

LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE

D'APRÈS LE DÉCRET-LOI DU 19 AVRIL 1934

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 20 mars 1935

PAR

Joseph BAUDIER

Larréat de la Faculté de droit de l'Université de Dijon

JURY

Président : M. VIGNES, Professeur.

Suffragants. M. DOLLÉANS, Professeur.

M. BURDEAU, Agrégé.

BOURG

IMPRIMERIE BERTHOD

—
1935

ERRATA

- Page 22, ligne 2, *au lieu de* : créées, *lire* : créé.
- Page 22, ligne 20, *au lieu de* : dépense, *lire* : défense.
- Page 31, ligne 24, *au lieu de* : moral, *lire* : normal.
- Page 32, ligne 19, *au lieu de* : apportées, *lire* : apportée.
- Page 36, ligne 20, *au lieu de* : trajet, *lire* : tarif.
- Page 37, ligne 12, *au lieu de* : tarfi, *lire* : tarif.
- Page 38, ligne 27, *au lieu de* : celles, *lire* : celle.
- Page 41, ligne 11, *au lieu de* : parallélépipédique, *lire* : parallélipédique.
- Page 41, ligne 28, *au lieu de* : espagnole, *lire* : espagnol.
- Page 41, renvoi 1, *au lieu de* : Lyon, *lire* : Dijon.
- Page 44, ligne 9, *au lieu de* : était, *lire* : étaient.
- Page 44, ligne 25, *au lieu de* : cammunication, *lire* : communication.
- Page 47, ligne 15, *au lieu de* : 1936, *lire* : 1836.
- Page 49, ligne 11, *au lieu de* : quelles qu'excellentes, *lire* : quelqu'excellentes.
- Page 49, ligne 24, *au lieu de* : susceptibles, *lire* : susceptibles.
- Page 51, ligne 21, *au lieu de* : créer, *lire* : créer.
- Page 53, ligne 23, *au lieu de* : de, *lire* : un.
- Page 54, ligne 15, *au lieu de* : inférieure, *lire* : inférieur.
- Page 57, ligne 8, *au lieu de* : troisièmes, *lire* : autres.
- Page 61, ligne 1, *au lieu de* : transprts, *lire* : transports.
- Page 66, ligne 5, *au lieu de* : frans, *lire* : francs.
- Page 67, ligne 10, *au lieu de* : ni de 40 %, *lire* : ni de plus de 40 %.
- Page 67, ligne 25, *au lieu de* : load, *lire* : Road.
- Page 75, ligne 6, *au lieu de* : veut, *lire* : vint.
- Page 75, ligne 22, *au lieu de* : auxquelles, *lire* : auxquels.
- Page 75, ligne 27, *au lieu de* : c'est à ce texte, *lire* : c'est ce texte.
- Page 76, ligne 5, *au lieu de* : et, *lire* : il.
- Page 79, ligne 14, *au lieu de* : réguliers, *lire* : irréguliers.

Page 82, ligne 12, *au lieu de* : accordée, *lire* : accordé.
Page 91, ligne 25, *au lieu de* : commision, *lire* : commission.
Page 95, ligne 5, *au lieu de* : autorislition, *lire* : autorisation.
Page 95, ligne 9, *au lieu de* : organes, *lire* : organe.
Page 98, ligne 20, *au lieu de* : des, *lire* : de.
Page 99, ligne 10, *au lieu de* : autre, *lire* : outre.
Page 99, ligne 11, *au lieu de* : occasionels, *lire* : occasionnels.
Page 101, ligne 13, *au lieu de* : interpréter, *lire* : interprété.
Page 115, ligne 11, *au lieu de* : substituer, *lire* : subsister.
Page 123, ligne 2, *au lieu de* : profesion, *lire* : profession.
Page 128, ligne 20, *au lieu de* : diffrence, *lire* : différence.
Page 135, ligne 2, *au lieu de* : éablis, *lire* : établis.
Page 135, ligne 31, *au lieu de* : défendra, *lire* : définira.
Page 142, ligne 22, *au lieu de* : forme, *lire* : ferme.
Page 155, ligne 27, *au lieu de* : approfondies, *lire* : approfondie.
Page 156, ligne 11, *au lieu de* : par, *lire* : pour.
Page 161, ligne 17, *au lieu de* : faire, *lire* : faible.

**LA COORDINATION
DU RAIL ET DE LA ROUTE**

D'APRÈS LE DÉCRET-LOI DU 19 AVRIL 1934

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE

D'APRÈS LE DÉCRET-LOI DU 19 AVRIL 1934

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 20 mars 1935

PAR

Joseph BAUDIER

Lauréat de la Faculté de droit de l'Université de Dijon

JURY

Président : M. VIGNES, Professeur.

*Suffragants. M. DOLLÉANS, Professeur.
M. BURDEAU, Agrégé.*

BOURG
IMPRIMERIE BERTHOD

1935



A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE
ET DE MES GRANDS-PARENTS

A MA MÈRE

A MES PARENTS

A MES AMIS

AUX MIENS

Je dédie ce modeste ouvrage, faible témoignage de ma profonde affection.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

La querelle des Anciens et des Modernes qui divisa les auteurs littéraires du XVII^e siècle va-t-elle réapparaître de nos jours ? Mais son objet d'austère qu'il était pour nos ancêtres devient passionnant pour tous les contemporains, puisqu'il porte sur la lutte qui met aux prises les vieilles compagnies ferroviaires et les jeunes entreprises routières. Depuis plusieurs années déjà, les usagers suivent avec attention toutes les phases du combat et, tandis que les uns applaudissent aux derniers soubresauts — du moins ils le prétendent ! — du Rail qui seul les a servis pendant presque un siècle, les autres regardent vers la tribune officielle avec anxiété, mais avec confiance néanmoins, et se demandent si ces arbitres dont on a tant vanté l'impartialité toléreront encore longtemps un duel aussi déloyal. En présence du déficit sans cesse croissant des Entreprises ferroviaires et en raison de l'anarchie totale des transports routiers, les pouvoirs publics ne pouvaient et ne devaient tarder davantage à prendre les mesures utiles pour rétablir et l'ordre et l'équilibre.

Comme le laissait prévoir le ralentissement des affaires provoqué par la crise économique, les Réseaux virent tout d'abord descendre lentement la courbe représentant l'ensemble de leur trafic ; puis, la diminu-

tion des recettes devint de plus en plus grande et de plus en plus rapide lorsque les Services automobiles, profitant de la liberté absolue dont ils bénéficiaient, se multiplièrent d'une façon imprévue (voir tableaux 1 et 2) ¹ et se déclarèrent les ennemis acharnés du rail encore enserré dans un véritable carcan administratif. C'est ainsi qu'après avoir réalisé un bénéfice de 592 millions en 1928, de 302 millions en 1929, les Chemins de fer accusèrent un déficit de 1296 millions en 1930, 2624 en 1931, 3681 en 1932 et 3977 en 1933, représentant une somme totale de 13.426 millions le 30 avril 1934. (Voir tableaux 3 et 4) ².

Une voie d'eau très grave était créée dans la situation financière des Chemins de fer, et corollairement dans celle de l'Etat : il convenait donc de l'aveugler au plus tôt.

Mais le problème des transports n'était pas seulement une question de déficit des Réseaux, comme de nombreux auteurs se sont plu à le dire, il consistait aussi à mettre un peu d'ordre dans la maison des Entrepreneurs routiers. Ceux-ci avaient tout d'abord desservi les localités éloignées des gares ou se trouvant sur des itinéraires ignorés du Chemin de fer. Puis, à l'exemple de certains constructeurs, ils s'enhardirent et créèrent des Services parallèles à ceux assurés par les trains, tant de voyageurs que de marchandises. Enfin, après s'être livrés à une belle curée sur le domaine du rail, ils voulurent s'en octroyer chacun la part la plus importante. Sous l'effet de ces appétits déchainés, la proie fut démantelée de

(1) Voir page 12.

(2) Voir page 13.

la façon la plus lamentable, et chaque lambeau fut pris par l'un, repris par l'autre jusqu'au moment où, au milieu de ce beau désordre, les gouvernants agitèrent le drapeau blanc de la coordination.

Pour assurer une répartition judicieuse des transports, la tâche allait être laborieuse, mais non pas impossible. Il s'agissait en définitive de mettre chacun à sa place et de donner une place à chacun. Examiner dans quel cas, toutes conditions égales d'ailleurs, l'un l'emporterait sur l'autre en fournissant à l'usager le plus de commodités avec le moins de dépenses, n'était-ce pas là le centre autour duquel devait graviter toute mesure procédant à une réglementation harmonieuse des transports ?

Il fallait donc tout d'abord assouplir l'exploitation technique et commerciale des Chemins de fer, pour que la concurrence puisse se faire à armes égales. Il fallait ensuite limiter la liberté dont jouissait l'automobile : d'une part, supprimer tous les services ne correspondant point à des besoins réels, et d'autre part, rendre au public sa sécurité un instant menacée. Enfin, lorsque l'égalité aurait été rétablie entre les deux adversaires, la répartition du trafic devrait être assurée en fonction des aptitudes présentées par chaque mode de transport.

Les premières bases nécessaires à la réalisation de ce programme ont été jetées par le décret-loi du 1^{er} avril 1934. C'est la première mesure officielle qui ait été prise en France pour remédier à la crise des transports. Aussi est-il intéressant d'étudier les principales dispositions de ce texte, tout d'abord à cause de l'importance

portance de leur objet, et ensuite en raison de la méthode nouvelle qu'elles préconisent pour coordonner les entreprises ferroviaires et routières.

Exposer tous les intérêts qui sont liés à la solution de ce problème paraît quelque peu superflu, car depuis cinq ou six ans, des flots d'encre ont coulé sur cette question. La doctrine et la jurisprudence se sont efforcées de démontrer comment l'état actuel des transports conduit à la ruine non seulement les compagnies de chemins de fer, mais aussi de nombreux transporteurs routiers, comment les usagers, croyant profiter du bon marché des tarifs, supportent finalement les frais de la lutte entre le rail et la route par suite de l'augmentation des charges fiscales, comment enfin la situation économique générale souffre de ce malaise engendré par la mésentente existant entre les différents moyens de transports.

Mais ce n'est pas seulement l'importance du problème qui pousse à l'étudier, ce sont aussi les moyens prévus pour lui donner une solution. Les législateurs étrangers n'avaient pris jusqu'ici que des mesures d'autorité, la France au contraire préfère des ententes amiables. Les transporteurs sont invités à conférer entre eux pour établir une répartition du trafic. Aussi est-il intéressant de savoir comment cette méthode a été appliquée et quels sont les résultats auxquels elle a conduit.

Nous nous proposons donc dans une première partie d'exposer les principes rationnels qui dominent toute la matière de la coordination. Puis, comme souvent il est sage de considérer l'attitude d'autrui, nous exa-

minerons les différentes mesures prises sur cette question par quelques pays européens : ce sera l'objet de la seconde partie. La troisième aura pour but de mettre en lumière les principales origines et dispositions du décret-loi. Enfin, dans une quatrième partie, nous étudierons les ententes régionales et départementales et dans une cinquième, nous essaierons de dégager quelques critiques d'ordre général.

STATISTIQUES

I)

Nombre de véhicules automobiles existant en France de l'année 1894 à 1933.					
1894 .	200	1904 .	17.107	1914 .	107.535
1895 .	300	1905 .	21.523	1915 .	102.286
1896 .	500	1906 .	26.262	1916 .	100.989
1897 .	1.200	1907 .	31.286	1917 .	98.534
1898 .	1.500	1908 .	37.586	1918 .	94.884
1899 .	1.700	1909 .	44.769	1919 .	93.338
1900 .	2.897	1910 .	53.669	1920 .	233.065
1901 .	6.386	1911 .	64.209	1921 .	292.419
1902 .	9.207	1912 .	76.771	1922 .	372.773
1903 .	12.984	1913 .	90.059	1923 .	468.341
				1924 .	602.388
				1925 .	750.836
				1926 .	836.449
				1927 .	976.646
				1928 .	1.089.256
				1929 .	1.296.167
				1930 .	1.520.501
				1931 .	1.689.405
				1932 .	1.712.900
				1933 .	1.855.174

Chronique des transports (10 décembre 1934).

II)

Nombre de véhicules automobiles en 1933 par rapport à 1931.			
Pays	1933	1931	Modifications
France	1.855.000	1.713.000	+ 142.000
Grande-Bretagne .	1.701.000	1.444.000	+ 257.000
Allemagne	682.000	672.000	+ 10.000
Italie	332.000	294.000	+ 38.000
U. R. S. S.	105.000	61.000	+ 44.000
Autres Pays d'Eu- rope	1.287.000	1.402.000	— 115.000
Europe entière ..	5.962.000	5.586.000	+ 376.000

L'Observation économique (Juillet 1934).

III)

Réseaux	Recettes	Dépenses	Charges de capital. Prélèvements divers	Primes de gestion	Déficit 1933
Alsace-Lorr. .	793,7	882,7	174,2	1,9	275,9
Est	1.597,7	1.582,9	420,3	1,6	418,0
Etat	1.761,2	2.137,7	548,6	—	934,9
Midi	735,4	791,4	322,7	—	400,5
Nord	1.824,9	1.832,8	585,0	3,9	608,7
Orleans	1.664,3	1.528,7	460,5	5,5	346,8
P. L. M.	3.186,4	3.260,9	871,3	0,4	992,9
Total	11.563,5 ⁽¹⁾	12.017,1 ⁽¹⁾	3.382,6 ⁽¹⁾	13,3 ⁽¹⁾	3.977,7 ⁽¹⁾

Chronique des transports (25 mai 1934).

IV)

DEFICIT DU FONDS COMMUN		
	1) Insuffisance globale de l'exercice	Annuité des insuffisances des exercices 1921-1925
1929		70
1930	1.297	486
1931	2.624	467
1932	3.681	413
1933	3.978	410
	11.580 ⁽¹⁾	1.846 ⁽¹⁾
	13.426 ⁽¹⁾	

Chronique des transports (25 mai 1934).

(1) Chiffres évalués en millions.

PREMIERE PARTIE

PRINCIPES RATIONNELS

CHAPITRE PREMIER

LE REGIME DES TRANSPORTS ¹

Sommaire : Le Monopole.

La Liberté. — Exposé de la théorie. — Critique.

La Réglementation :

Limitation de la liberté des transports routiers.

Assouplissement technique et commercial des chemins de fer.

Au moment où non seulement une évolution, mais presque une révolution se produit dans l'histoire du rail, le problème du statut qui régira les moyens de transports fait l'objet de multiples discussions. Jusqu'à notre époque, le Chemin de fer avait été partout et toujours soumis à un régime spécial dans l'économie générale. Il ne fallait pas voir là une manifestation des tendances socialisantes actuelles, mais seulement un état découlant des caractères spécifiques et de la nature même des Entreprises ferroviaires. Aujourd'hui, l'automobile est venue supprimer le mono-

(1) *Bibliographie.*

Le problème des transports. I. Conseil national économique.

Mission et régime des chemins de fer dans l'économie nationale de Saitweg.

Transports automobiles : septembre 1934.

Revue politique et parlementaire : 10 mai 1934.

pole de fait dont les réseaux bénéficiaient depuis leur création; n'est-il pas alors nécessaire de réformer les règles qui président à leur exploitation ? Les uns proposent de laisser au rail et à la route une liberté absolue. D'autres estiment que le régime de la réglementation dirigée est préférable. Les troisièmes enfin sont partisans de l'étatisation.

Il serait vain de revenir sur ce que l'on a appelé « l'utopique et facile théorie des monopoles ». Il semble en effet que ce système convient mal tout d'abord à une organisation qui commence à se développer — l'automobile — et ensuite à une administration qui veut se rajeunir — le chemin de fer.

Plus séduisant au contraire apparaît le principe de la liberté dont MM. Musnier (Président de la Fédération Nationale des Transports) et Petiet (Président de la Fédération Nationale de l'Automobile, du Cycle, de l'Aéronautique et des industries qui s'y rattachent) sont les plus acharnés défenseurs.

Ils veulent transplanter dans un milieu économique des données fournies par les sciences biologiques en appliquant la loi de la sélection naturelle dans le domaine des transports. La « *Struggle for life* » mettra aux prises l'automobile, l'avion, la batellerie et le chemin de fer; chaque moyen fera valoir d'une façon intensive les qualités qui lui sont propres, et révélera ainsi aux usagers les catégories de transports pour lesquelles il paraît le mieux adapté. La répartition du trafic s'opèrera donc spontanément mieux qu'aucune loi ne saurait l'obtenir. Il en résultera tout d'abord une diminution des frais de trans-

port, ensuite une amélioration tant technique que commerciale, puisque les différentes entreprises devront rester sans cesse en diapason avec le progrès, si elles ne veulent être absorbées par leurs adversaires.

Cette théorie qui offre de nombreux attraits lorsqu'on l'examine superficiellement, ne résiste guère aux critiques qui se dégagent d'une étude un peu plus approfondie.

Et tout d'abord ce laisser-aller et ce laisser-faire provoqueront-ils l'élimination des incapables, pour ne laisser subsister que l'élite des transporteurs routiers ?

Le spectacle de la situation actuelle ne paraît guère l'indiquer. Y voit-on l'ébauche de la moindre sélection ? On y rencontre au contraire le tableau achevé d'une véritable anarchie. Certains soutiennent que cet état de l'automobile « n'est rien d'autre que l'infinie dispersion qui fait précisément sa souplesse et son adaptabilité » ¹. Mais user de subtilité paraît audacieux en une telle occurrence, car les exemples fournis par les services routiers ne sont point propres à convaincre de la véracité de ces affirmations.

En outre, à supposer que le principe de la liberté contribue à éliminer nombre d'entrepreneurs, et à ne laisser subsister que ceux qui sont vraiment capables, la diminution des frais de transport en sera-t-elle la conséquence nécessaire ? M. Josse déclare que cet abaissement de prix ne pourra durer que pendant la période de concurrence ; au cours de celle-ci en effet,

(1) Problème des transports. I. Conseil national économique. Exposé de M. le baron PETIET, p. 96.

chaque adversaire essaiera de séduire les usagers par le bon marché de ses tarifs. Mais bientôt ou bien l'un des moyens de transport disparaîtra et l'autre restera seul maître pouvant imposer les prix qu'il lui plaira; ou bien les deux adversaires subsisteront, et chacun d'eux percevra les taxes qu'il jugera bon sur les marchandises pour lesquelles il a manifesté le plus d'aptitudes. Dans cette double hypothèse, il est donc fort probable que les tarifs seront élevés. Quant à l'amélioration prévue, il serait maladroit de la critiquer, car la concurrence obligera certainement les transporteurs à perfectionner leur matériel, et à réduire le plus possible les formalités à effectuer. Mais il est permis de se demander si cet avantage est le seul apanage de la liberté. Pourquoi n'apparaîtrait-il pas sous un régime de réglementation réduite au strict minimum, et laissant subsister les initiatives individuelles ?

Si les bienfaits d'une telle doctrine peuvent facilement être mis en doute, par contre les inconvénients qu'elle présente ont le grand mérite de la certitude.

Les partisans de cette théorie ne considèrent que les intérêts particuliers des Entreprises ferroviaires et surtout routières, et négligent totalement ce que l'on a coutume d'appeler l'intérêt général. Or, dans cette hypothèse, ce dernier est grandement sacrifié.

Actuellement en effet, l'Etat impose aux Réseaux l'obligation d'exploiter non seulement des lignes dont le trafic important leur permet de retirer de larges bénéfices, mais aussi des lignes moins lucratives et même souvent déficitaires, afin de stimuler l'écono-

mie générale ou l'une de ses branches, et tirer de son isolement une contrée déshéritée. Lorsque les transports seront libres, ces régions ou ces industries seront délaissées sans aucun doute, car le chemin de fer ne considérant que son intérêt privé, évitera toute exploitation à perte.

Ce dernier souci se manifestera également pour les matières premières qui, à la faveur du système tarifaire actuel basé sur la valeur des marchandises, paient des prix très réduits, alors que les produits de grande valeur, comme les métaux et les tissus, supportent des tarifs très élevés destinés à rétablir l'équilibre. Ce privilège disparaîtra lorsque les prix perçus ne seront fonction que du coût réel des transports. Toutes les denrées de première utilité, mais de faible valeur sous un volume considérable, seront soumises à des taxes, qui provoqueront un ralentissement de la consommation intérieure, et peut-être aussi, une aggravation du déficit de la balance commerciale.

Enfin, les traités de gré à gré devenant possibles feront naître une insécurité économique fort néfaste au développement normal des exploitations. Aujourd'hui, les frais de transport sont calculés sur la base offerte par les tarifs de chemin de fer, et éludés parfois grâce à l'aide des entrepreneurs routiers; sous le nouveau régime, aucune possibilité d'appréciation n'interviendra, puisque les contrats de transport pourront varier avec chaque client.

Aussi, semble-t-il qu'une certaine réglementation s'impose. Les transports automobiles seraient soumis

à quelques mesures ayant pour but de parer aux dangers qu'a créées l'augmentation des véhicules tant en nombre qu'en dimensions. Tout d'abord leur tonnage et leur vitesse subiraient des limitations. De plus, afin d'assurer une répartition judicieuse des transports, aucun Entrepreneur routier ne desservirait un parcours déterminé s'il n'était muni, d'une autorisation délivrée par le Pouvoirs Publics, après examen des services existants déjà dans la région considérée. Quant au Chemin de fer, ne conviendrait-il pas de le dégager quelque peu de la législation archaïque auquel il est soumis, et d'assouplir son exploitation tant technique que commerciale ? Les Grands Réseaux pourraient procéder à la substitution, soit d'autorails, soit d'autobus sur les lignes dont la desserte par trains-convois entraîne de trop lourdes dépenses. En outre, la formalité de l'homologation qui s'applique aux tarifs, et constitue un des obstacles les plus gênants à l'efficacité des mesures de dépense ferroviaire, serait rendue moins stricte, et même supprimée dans certaines hypothèses, comme celle d'abaissement des tarifs. Enfin, la faculté de consentir des prix réduits aux clients qui s'engageraient à fournir, soit la totalité, soit une partie de leurs marchandises, devrait être largement ouverte aux Réseaux. Cette disposition diffère de celle proposée par les auteurs du régime libéral en ce que toutes les personnes qui rempliraient les conditions exigées, pourraient bénéficier de cet abaissement de tarifs, tandis que, pour les partisans du système précédent, le transporteur aurait la faculté

de percevoir des prix différents, bien qu'il s'agisse de clients de même catégorie.

Le régime de la réglementation dirigée est celui qui, semble-t-il, possède le plus d'avantages. Par sa souplesse, il l'emporte sur le système du monopole qui comporte trop de rigidité. De plus, il est préférable à la doctrine libérale, car il respecte l'idée que le transport est un service d'intérêt public, et que, comme tel, il doit s'inspirer avant tout de l'intérêt des usagers, et non pas seulement du souci de réaliser des bénéfices élevés. Enfin, il essaie dans une certaine mesure de rétablir l'égalité de concurrence entre les deux adversaires.

Malgré ces arguments, beaucoup hésitent encore sur la solution à adopter, aussi est-il nécessaire d'exposer plus longuement les raisons qui justifient l'intervention du législateur.

CHAPITRE II

FONDEMENT DE L'INTERVENTION OFFICIELLE ¹

*Sommaire : Causes d'ordre général : sécurité des usagers. —
Protection du domaine public. — Défense
nationale.
Cause spéciale : concurrence inégale entre les
chemins de fer et les services automobiles.
Le transport, service d'intérêt public.*

De nombreux auteurs ont déjà fait valoir les raisons qui motivaient l'intervention soit du gouvernement, soit du Parlement, pour mettre un terme à la crise des transports. Parmi les arguments invoqués, certains se rattachent à des causes d'ordre général, d'autres à l'inégalité de la concurrence que se font les réseaux et les entrepreneurs routiers, les trois

(1) *Bibliographie.*

Le problème des transports. I. Conseil national économique.

La coordination par fer et par route et la jurisprudence.

La science et la vie : avril 1934.

Transports : octobre 1934.

Nord transports : 15 novembre 1934.

Chronique des transports : 25 octobre 1934.

sièmes enfin au fait que le transport est un service d'intérêt public.

I. — *Causes d'ordre général.*

Avec le développement du nombre et des dimensions des véhicules automobiles, les dangers courus par ceux qui utilisaient la route devenaient de plus en plus grands. Aussi l'opinion générale souhaitait-elle que des mesures soient prises rapidement pour mettre un terme à cette fâcheuse situation. « Nos routes, s'écriait « L'Homme libre » du 11 août 1934, vont-elles être envahies de plus en plus par ces mastodontes roulants avec ou sans remorque, qui tiennent le haut du pavé souverainement... Au delà, au-dessus de la lutte contre le chemin de fer, lutte en soi légitime, il y a la sécurité du Français moyen, qui ne demande que la sûreté pour sa promenade dominicale ou son voyage d'affaires ».

Une question préliminaire se posait alors : fallait-il adapter le véhicule à la route ou la route au véhicule ? La France a choisi la première solution en enravant le développement quantitatif des automobiles par le décret-loi du 19 avril 1934, et en limitant le tonnage et l'encombrement des véhicules routiers par le décret du 30 juin 1934. Quelques pays étrangers ont adopté la deuxième hypothèse en construisant des autostrades ou autoroutes. Celles-ci ont pour but, soit de relier des grands centres entre eux, soit de décongestionner la sortie des cités importantes. L'expérience qui a remporté le plus de succès a été

faite en Italie. La première artère qui fut établie devait relier Milan aux différents lacs du Nord de l'Italie, afin de favoriser le trafic touristique intense que motive la plaine lombarde. Cet essai ayant donné d'heureux résultats, d'autres autoroutes furent créées, si bien qu'au réseau routier pauvre et en mauvais état que possédait l'Italie, il en a succédé un, complètement amélioré et développé selon des formules modernes. L'Allemagne a entrepris des travaux semblables, ainsi que l'Espagne et l'Angleterre. En ce qui concerne la France, quelques projets ont été élaborés. « L'Autoroute du Nord » est celle qui est prévue en premier lieu. Elle desservirait l'itinéraire Paris-Lille, avec bifurcation à Beauvais sur Abbeville et Calais. Le parcours « Paris-Le Havre » semblerait ensuite tout indiqué pour constituer un deuxième autostrade. Mais l'opinion n'est pas favorable — du moins actuellement — à des travaux de ce genre. L'accueil enthousiaste que les autoroutes ont rencontré à l'étranger, s'explique par l'inexistence ou la grande déficience de routes vraiment praticables. En France au contraire, le réseau routier est très développé, et a fait l'objet, depuis quelques années, de constantes améliorations, si bien que l'on considérerait comme inopportunes des dépenses engagées pour cette fin. Il importe toutefois d'apporter une restriction en faveur des autoroutes, dont le but est de faciliter la sortie des grandes villes. Les conseils municipaux se sont montrés, en général, favorables à l'adoption de cette idée.

Mais en dehors de la préoccupation de sécurité,

une réglementation était nécessaire pour assurer la protection du domaine public. Celui-ci est à la disposition de tous, cependant n'est-ce pas l'utiliser dans un but détourné que de s'en servir pour des fins commerciales ? En effet, son usage, en général exclut toute idée de lucre. Mais il serait vain de s'attarder sur une question de principe, qui relève uniquement du droit administratif; en supposant que soit admise la solution la plus favorable pour les entrepreneurs routiers, il semble qu'une certaine réglementation s'impose en vertu de considérations tirées d'une bonne utilisation du domaine public. Si des services répondant à des besoins réels peuvent être autorisés sans difficulté, par contre, il en va tout autrement pour les entreprises qui n'ont pour objet que l'exploitation de parcours déjà desservis, et la concurrence d'autres transporteurs routiers. Il en résulte des dégradations injustifiées, ayant comme conséquences des aggravations de charges financières superflues. Il paraît donc tout à fait logique, que les autorités officielles interviennent pour mettre fin à cet usage outrancier des chaussées nationales, départementales ou vicinales.

Enfin, l'intérêt de la défense nationale motivait aussi certaines dispositions d'ordre légal. Le maréchal Pétain lui-même le faisait remarquer récemment dans une circulaire adressée aux officiers et sous-officiers du train ¹. « Devant la diversité des moteurs, les différents combustibles employés, la variété des tonnages et des vitesses des véhicules éta-

(1) Nord Transports, 15 novembre 1934, p. 243.

blis pour un bon rendement commercial, coïncidant rarement avec la meilleure utilisation militaire, il importe d'éviter le jour suprême, la confusion et le désordre, que craint le ministre de la guerre ». Aussi, afin de permettre une mobilisation rapide, il faut que le gouvernement puisse compter sur des services routiers bien établis et desservant le plus de localités possibles. Peut-être certains parcours seraient peu rémunérateurs en temps ordinaire, mais alors, il semble que l'octroi de subventions s'imposerait s'ils ont une importance au point de vue militaire. Une deuxième mesure serait relative au recensement des véhicules et à la connaissance de leurs caractéristiques. Et à ce propos, le décret du 30 juin 1934 a rendu un service indirect à la défense nationale, car il a prohibé pour l'avenir la construction de camions de forts tonnages. Ceux-ci en effet, sont presque inutilisables dans les zones proches du front, où les routes sont pour la plupart défoncées, mais par contre, des véhicules de dimensions réduites peuvent être employés d'une façon beaucoup plus efficace. Enfin, une troisième mesure s'imposerait : c'est que le matériel soit soumis à un contrôle périodique, permettant de connaître toujours l'état dans lequel se trouvent les véhicules automobiles. Mais n'est-ce pas dans cette voie, comme nous le verrons plus loin, que s'orientent les différents transporteurs dans la conclusion de leurs ententes ?

En dehors de ces causes d'ordre général, s'en ajoute une autre plus particulière : celle de la concurrence inégale que se font les chemins de fer et les services automobiles.

II. — *Inégalité de concurrence entre les chemins de fer et les services automobiles.*

Il n'est point besoin d'une grande expérience pour constater le contraste qui existe entre l'exploitation des compagnies ferroviaires et celle des services automobiles. Les différences portent tant sur la voie empruntée que sur le matériel et le personnel employés.

Et, tout d'abord, tandis que les entrepreneurs de services automobiles utilisent gratuitement la route, les chemins de fer, au contraire, sont obligés d'engager des capitaux considérables pour la construction des voies ferrées et des installations accessoires. Dans son ouvrage « Mission et régime des chemins de fer dans l'économie nationale », le professeur Zaitzew de Zurich, fait une étude intéressante sur les frais que cause l'établissement d'un kilomètre de voie ferrée. En 1930, la dépense a été pour les principales compagnies européennes de l'ordre de grandeur suivant :

770.300 francs ¹	pour les compagnies britanniques;
607.000 —	pour les chemins de fer allemands;
595.800 —	pour les chemins de fer fédéraux autrichiens;
583.700 —	pour les chemins de fer italiens de l'Etat;
216.800 — ²	pour les chemins de fer français.

(1) Francs suisses.

(2) L'importante différence de frais entre les compagnies françaises et les chemins de fer des autres Etats s'explique par le fait que ces derniers ont procédé à de vastes travaux d'électrification.

Quant aux dépenses routières, elles sont évaluées à quatre milliards et demi par Monsieur François Milan, rapporteur au Sénat du budget du Ministère des Travaux publics. Certains ont prétendu que les impôts payés par les propriétaires de véhicules automobiles, suffisaient amplement à couvrir ces dépenses : donc, disent-ils l'automobile comme le chemin de fer, paye sa voie. Or à supposer que ce raisonnement soit exact, il ne faut pas oublier qu'en dehors des frais de construction, les réseaux ont aussi à supporter des charges fiscales : un impôt de 12 % sur les transports de voyageurs, de 10 et 5 % sur ceux de marchandises.

Les statistiques suivantes en fixent le montant pour les années 1930, 1931, 1932, 1933.

Catégories d'impôts	1930	1931	1932	1933
Impôts sur les transports ..	1935	1810	1526	1330
Impôts sur les titres	542	805	520	578
Autres impôts	136	123	123	120
(propriétés, patentes, etc.)				
	2613 ¹	2738 ¹	2169 ¹	2028 ¹

(Revue générale des chemins de fer. Septembre 1934).

A ces impôts, s'ajoutent pour l'Etat les économies qu'il réalise sur les transports par chemins de fer, soit par application des clauses des cahiers des charges, soit en vertu d'arrangements amiables, et, qui s'élèvent aux sommes suivantes, pour les années 1930, 1931, 1932 et 1933 :

(1) Chiffres évalués en millions.

Economies réalisées	1930	1931	1932	1933
Sur le service des postes	670,7	715,9	745,5	722,3
Sur transports militaires	160,6	151,9	152,6	147,7
Sur autres transports	30,8	34,4	28,1	28,4
	862,1 ¹	902,2 ¹	926,2 ¹	898,4 ¹

(Revue générale des chemins de fer. Septembre 1934).

On constate donc que sur les 4 milliards de déficit accusés en 1933, 3 déjà seraient couverts, si les chemins de fer comme la route étaient exempts de charges fiscales sur les transports. Et peut-être d'autres économies auraient été réalisées si, jusqu'au début de 1934, les réseaux n'avaient été tenus d'exploiter toutes les lignes même déficitaires, et d'y faire circuler trois trains au minimum.

En plus des dépenses de la voie et des charges fiscales, s'ajoutent les capitaux engagés pour l'achat du matériel. On pourrait parler du coût beaucoup plus grand des véhicules ferroviaires que des véhicules automobiles, mais la discussion présente de nombreuses difficultés, étant donné que les périodes d'amortissement différent. En effet, si un camion ou un autocar est amortissable en trois ou cinq ans, par contre le matériel ferroviaire ne l'est qu'après un intervalle de trente ans environ. Pourtant il est un fait certain, c'est que, pour pouvoir assurer le trafic en période de « pointes », les réseaux sont obligés de posséder un matériel de réserve considérable, tandis que les entrepreneurs routiers, affranchis de toute obligation de transporter, n'acquièrent que les véhicules indispensables pour effectuer un service moral.

(1) Chiffres évalués en millions.

Enfin, le personnel jouissant d'un statut spécial occasionne des dépenses plus élevées que des salariés soumis à un simple contrat de travail. L'augmentation du traitement avec l'ancienneté et l'octroi de retraites en sont les deux principaux motifs. Aussi est-il bien certain que si les réseaux ont consacré 7.689 millions en 1933 pour payer leurs 441.298 agents, par contre la somme de rétributions octroyées à leurs employés par les entrepreneurs routiers n'atteint pas un tel montant.

Mais en dehors de ces raisons plus ou moins particulières, l'intervention de l'Etat se justifiait par l'idée que tout transport est un service d'intérêt public.

III. — *Le transport service d'intérêt public.*

Il faut prendre cette expression dans son sens administratif, afin de pouvoir distinguer du transport service public, qui paraîtrait impliquer la socialisation et l'étatisation des moyens de transport. Il serait superflu d'insister sur la contribution qu'ils ont apportée, et apportent à la prospérité économique du pays, car la preuve depuis longtemps en est faite; mais il semble plus utile d'examiner l'aide qu'ils fournissent à d'autres services publics. Nous avons vu qu'ils étaient indispensables pour assurer la défense nationale, il convient de montrer actuellement l'aide qu'ils procurent à l'administration des postes. Celle-ci utilise et les chemins de fer et les transports routiers.

Grâce aux premiers, la poste a transporté en 1932

plus de 6 milliards de correspondance d'un poids total de 167.000 tonnes¹. Le nombre de sacs d'objets de poste échangés entre bureaux s'élève à 159 millions. Pour assurer ces Services, les Agents des P. T. T. disposent, soit de bureaux ambulants, qui sont établis dans des wagons spécialement aménagés, soit de courriers-convoyeurs, qui utilisent un ou deux compartiments de chemins de fer.

Pour réunir les bureaux de poste aux gares, la Poste emploie tous les moyens de locomotion, depuis le courrier à pied ou à bicyclette, jusqu'aux services automobiles libres ou subventionnés, et aux courriers en voiture hippomobile : aussi est-elle gros usager de la route.

Au total les distances parcourues actuellement par les 15 à 16.000 courriers de la voie de terre se répartissent comme suit¹ :

Courriers à pied	9.900.000 km.
Courriers en voiture	12.500.000 —
Services automobiles subventionnés	3.650.000 —
Service de poste automobile rurale	5.050.000 —
Courriers en automobile	22.400.000 —

Comme facteurs de la prospérité nationale et comme collaborateurs d'autres administrations, les différents moyens de transports sont donc bien des services d'intérêt public. Aussi doivent-ils être soumis à quelques prescriptions, ayant pour but de satisfaire le mieux possible aux besoins des usagers. Le cahier des charges a déjà imposé aux chemins de fer les

(1) Renseignements fournis par M. QUENOT, Directeur du Service Central au Ministère des P. T. T. et basés sur l'année 1932.

obligations d'exploiter, de transporter et de traiter les clients avec égalité. Ne conviendrait-il pas de faire peser aussi ces prescriptions, sinon sur tous les services automobiles, du moins sur ceux qui sont destinés à remplacer les trains ? C'est la solution qu'ont adoptée les différents transporteurs dans les accords qu'ils ont passés entre eux.

Après avoir ainsi justifié l'intervention des autorités officielles, il importe de savoir quelles ont été les réformes prises effectivement, pour résoudre le problème des transports. L'assouplissement technique et commercial des chemins de fer, tel a été l'objet des premières préoccupations gouvernementales.

CHAPITRE III

ASSOUPLISSEMENT DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE ¹

Sommaire : Mesures prises par les Réseaux.

- dans le domaine commercial,
- dans le domaine tarifaire,
- dans le domaine technique.

Mesures prises par les décrets du 30 décembre 1933 et 19 janvier 1934.

Mesures restant à prendre.

Ce sont des textes vieux de presque un siècle qui régissent encore actuellement l'organisation de l'exploitation ferroviaire. Ils avaient été élaborés à une époque où les Réseaux possédaient un véritable monopole de fait sur les transports. Aussi furent-ils supportés non pas joyeusement, mais néanmoins sans trop d'inconvénients jusqu'à l'apparition de l'automobile. Par suite de la concurrence effrénée de ce nouveau moyen de transport, les anciens articles de l'ordonnance du 15 novembre 1846 parurent bientôt d'un anachronisme désuet. Il convenait donc de les

(1) *Bibliographie.*

Revue politique et parlementaire : 10 juillet, 10 septembre 1934.

Revue générale des chemins de fer : juillet 1932, septembre 1933, mai 1934.

La Science et la Vie : avril 1934, août 1934.

adapter au plus tôt aux circonstances économiques actuelles. Devant la carence du législateur qui n'intervint que par les décrets du 30 décembre 1933 et 19 janvier 1934, les Réseaux furent amenés à prendre eux-mêmes les mesures propres à enrayer la concurrence sans cesse grandissante.

I. — *Mesures prises par les Réseaux.*

Les améliorations tentées par les réseaux furent apportées dans trois directions différentes : dans l'ordre tarifaire, commercial et technique.

Lorsque la concurrence se révéla très intense, soit sur un parcours déterminé, soit sur une certaine marchandise, tout d'abord les réseaux procédèrent quelquefois à une réduction des tarifs, et pratiquèrent plus souvent la politique des prix fermes. De plus, ils établirent une tarification spéciale, basée non plus sur la valeur de la marchandise, mais sur le nombre de kilomètres parcourus : les wagons sont donnés en location par période de trois en trois mois, et le prix perçu pour le trajet effectué est fonction uniquement de la distance. Grâce à ce trajet du wagon-kilomètre, les groupeurs furent poussés à organiser des services de ramassage autour des centres importants, et à amener ainsi de nouvelles marchandises aux chemins de fer.

Ces réductions réussirent à satisfaire grandement les usagers, mais elles étaient trop faibles pour combattre efficacement les transports routiers. Aussi les chemins de fer en arrivèrent-ils à procéder à des réformes d'ordre commercial.

Ils s'attachèrent surtout à accroître la rapidité des transports et à développer le service de porte à porte. La célérité fut tout d'abord réalisée en donnant un nouveau point de départ aux délais : en grande vitesse par exemple, ces derniers ne commençaient à courir que depuis l'heure de départ du premier train de voyageurs, désormais ils dépendront aussi de l'horaire des trains de messageries. De plus, la durée des transports en petite vitesse fut rendue moins longue entre des gares limitativement dénommées pour les expéditions d'au moins 2.000 kgs, taxées au tarif général, et 5.000 au tarifi spécial. Enfin le système de transport avec délai garanti fut instauré, qui permit aux commerçants moyennant une taxe supplémentaire de 10 %, de savoir le jour et l'heure exacte auxquels les marchandises arriveraient à destination.

Ce souci d'accélérer la vitesse des transports ne fut pas le seul qui préoccupa les Grands Réseaux. Ils s'efforcèrent aussi de satisfaire la clientèle en développant les services de porte à porte. Dans les localités proches des gares, fonctionnent des services de domicile urbain, qui sont chargés de l'enlèvement ou de la livraison des marchandises dans les quartiers éloignés de la ville. Pour les communes situées à une assez grande distance de la voie ferrée, des dépôts de colis ont été créés, qui sont desservis par les services de domicile rural. Ainsi depuis 1933, le P.-L.-M. par exemple, a doublé le nombre de localités dans lesquelles fonctionnent ces derniers, puisqu'il passe de 900 au mois d'octobre 1933 à 1.800 en octobre 1934.

Des innovations furent tentées aussi dans le domaine technique : les Réseaux mirent en circulation des autorails, multiplièrent leurs containers, et procédèrent à l'essai de wagons rail et route.

Quelques difficultés de terminologie se sont élevées à propos de l'appellation des véhicules automoteurs. Pour l'établir, les uns se sont basés sur le nom des constructeurs (Michelines, Bugatti, Paulines), les autres sur le caractère d'automobiles sur rails (autorails, automotrices) que présentent ces engins. Il semble que l'on pourrait réserver des qualificatifs propres, variant avec les propriétés de chaque appareil. On appellerait « Michelines » tous les véhicules automoteurs circulant sur rails avec des bandages caoutchoutés, le terme d'automotrices — employé depuis longtemps — s'appliquerait à tous les engins dont le moteur est alimenté par de l'essence, puisque c'était là son sens primitif. Quant à l'expression d'autorails, elle servirait à désigner tous les appareils fonctionnant au gazoil et construits selon des conceptions modernes.

Si l'accord tarde à être réalisé sur le choix du mot, par contre il est acquis depuis longtemps déjà, sur la question de déterminer les avantages afférents à ce nouveau mode de locomotion.

Tout d'abord l'exploitation est beaucoup moins onéreuse que celles des trains. Alors que les dépenses du train kilomètre voyageurs s'élèvent environ de 10 à 15 fr., celles de l'autorail sont évaluées de 2.50 ou 5 fr. Le coût de revient varie suivant les modèles

utilisés. Pour les automotrices légères Renault, il peut s'établir ainsi :

Intérêt et amortissement	0,50
Entretien et réparations	1,05
Frais généraux du dépôt d'attache ..	0,30
Personne de conduite	0,43
Graissage	0,05
Combustible	0,11
	2,44

La différence de carburant utilisé, la légèreté du véhicule, et le système de transmission plus étudié permettent d'atteindre des vitesses beaucoup plus grandes qu'avec les trains ordinaires. Sur la ligne Paris-Trouville, l'autorail Bugatti a assuré le service direct en deux heures, battant d'environ une demi-heure les trains rapides. Les voyageurs qui effectuent le parcours Valenciennes-Paris gagnent le même temps, l'autorail franchissant la distance de 260 km. en 2 h. 45. Sur le P.-L.-M., le trajet Paris-Lyon est parcouru en 4 h. 50, soit 30 minutes de moins que les meilleurs rapides.

A ces qualités d'économie et de vitesse, l'autorail ajoute encore celle de la souplesse. Par ses démarrages très prompts, par sa rapidité à atteindre la vitesse de plafond, par la facilité avec laquelle elle s'arrête, elle permet de multiplier les arrêts sans que la perte de temps soit trop considérable.

En raison de tous ces avantages, les réseaux ont réservé différents rôles aux autorails. Tout d'abord, elles sont destinées à remplacer les trains de voya-

geurs sur les lignes secondaires. La fréquence des navettes est augmentée, et de nombreuses correspondances sont assurées dans toutes les directions. Dans les cas de ce genre, les appareils sont groupés en centres appelés étoiles : étoiles de Mortagne, de Mirrecourt, de Pontarlier. Ainsi les roulements du personnel et du matériel sont plus faciles à organiser et sont d'un meilleur rendement.

Quelquefois aussi les autorails sont destinées à prolonger les rapides à leur arrivée dans un grand centre : elles desservent alors soit des transversales (Rennes-Quimper, Rennes-St-Malo), soit des localités assez importantes comme les stations balnéaires, thermales, etc...

Enfin, ces engins sont utilisés pour assurer des relations rapides sur des grandes lignes : Paris-Deauville, Paris-Lyon, Paris-Vichy, Stransbourg-Metz, Paris-Lille.

Les autorails ayant donné jusqu'à aujourd'hui entière satisfaction aux réseaux, ceux-ci n'ont pas tardé à les multiplier. Aussi actuellement les chemins de fer français possèdent 150 appareils de ce type et 160 nouveaux sont commandés. Le nombre de kilomètres parcourus s'élève à 6.200.000 km. se répartissant ainsi :

2.700.000	sur l'Etat,
1.000.000	sur le Nord,
800.000	sur l'Est,
700.000	sur le P.-L.-M.,
500.000	sur le Midi,
350.000	sur le P. O.
150.000	sur l'A. L.

Le P.-L.-M. seul utilise 43 autorails, remplaçant des trains sur une longueur de 1.114 km. et parcourant chaque jour environ 8.000 km.

Mais les réseaux n'utilisèrent pas seulement l'autorail pour augmenter leur trafic, ils s'efforcèrent aussi de développer la pratique des containers, appareils que M. Dolléans ¹ considère comme « la plus importante innovation apportée à l'organisation des transports terrestres » ².

Les containers ou cadres sont des châssis à forme cubique ou parallélépipédique, construits soit en bois, soit en acier, soit en bois garni de revêtements métalliques et possédant un volume variable suivant la catégorie de marchandises à transporter. Les containers les plus grands sont du type « voiture de déménagement » et sont constitués par une caisse en bois d'un volume d'environ 12 mètres-cubes. Les plus petits servent au transport des légumes et des fruits; quant aux autres, ils sont employés pour les liquides, les marchandises pulvérulentes, l'acier en barres, etc...

Le principal avantage du container est de réduire le transbordement de la marchandise à une simple opération de levage au moyen d'une grue, ou de roulage lorsque le cadre est muni de roues. On peut ainsi passer facilement du camion au wagon, du chemin de fer à voie normale au chemin de fer à voie étroite (chemin de fer espagnole, départementaux). Les manipulations sont aussi évitées dans les ports (bagages

(1) Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Lyon

(2) Le Container : janvier 1935, p. 9.

échangés de cette façon entre le réseau du Nord et l'Angleterre, primeurs entre Paris et l'Algérie). Il en résulte ainsi un gain de temps et une limitation des risques de pertes ou d'avaries.

En dehors de cette qualité, le container possède encore celle de réaliser des économies d'emballages. Ces derniers atteignent parfois jusqu'à 30 % du poids de la marchandise, et, comme l'ensemble est taxé au même tarif, le coût du transport est sensiblement augmenté. Les cadres contribuent tout d'abord à rendre l'emballage le plus léger possible; de plus, de nouveaux tarifs établissent une distinction entre le cadre proprement dit et la marchandise elle-même (Tarif GV., 29, 129, ch. IV, tarif PV., 29, 129, ch. XVI).

Les réseaux français en établissant ces dispositions, ont voulu inciter leurs clients à employer de plus en plus les containers. Ils ont imité par là l'exemple de l'étranger. La Grande-Bretagne se place au premier rang des pays européens utilisant ce moyen de transport. Puis viennent l'Italie, l'Allemagne, etc.

En France, les containers en sont seulement à leurs débuts. Ils appartiennent soit à l'un des réseaux, soit à des particuliers. Actuellement, la situation est la suivante :

Réseaux	Containers appartenant aux réseaux	Containers immatriculés
P. L. M.	97	2240
P. O.-Midi ...	80	301
Etat	100	698
Est	55	1830
Nord	201	1579
A. L.	20	663

(Revue générale des chemins de fer. Octobre 1934).

Afin que le container devienne non seulement un moyen de transport en trafic intérieur, mais aussi en trafic international, l'union internationale des chemins de fer prépare une réglementation ayant pour but d'unifier les dimensions et la construction des cadres, ainsi que leur mode de manutention.

En dehors des autorails et des containers, les chemins de fer ont aussi effectué des essais relatifs aux véhicules « Rail et Route ». Grâce à ceux-ci, les voyageurs peuvent être passés sans transbordement, de la route au chemin de fer, par l'emploi d'un véhicule fonctionnant à la fois comme autobus sur la route et comme automotrice sur les rails; de plus, certains Réseaux français utilisent des wagons Villeme-Coder pour le ramassage sur la route, le transport sur voie ferrée et la livraison à domicile des colis de détail. Enfin, des industriels, non desservis par un embranchement particulier, peuvent recevoir de la gare voisine ou diriger sur cette gare des wagons complets, au moyen de camions porte-wagons. Cette innovation n'est pas encore assez au point pour que l'on puisse se permettre d'y insister, mais néanmoins, il était nécessaire de la mentionner.

Toutes ces modifications étaient insuffisantes; des réformes plus profondes s'imposaient : elles furent réalisées en partie par les décrets du 30 décembre 1933 et du 19 janvier 1934.

II. — *Mesures prises par les décrets du 30 décembre 1933 et 19 janvier 1934.*

La lente et compliquée procédure de l'homologa-

tion fut assouplie, non point autant que l'aurait désiré le Comité de Direction des Grands Réseaux, mais cependant assez pour permettre au rail de lutter plus efficacement contre les Entreprises automobiles. Jusqu'alors, elle obligeait les Compagnies de chemins de fer à publier leurs nouvelles propositions de tarifs. De plus, elle en retardait l'application, tant par la lenteur avec laquelle elle était accordée, que par les délais qui étaient fixés pour la mise en vigueur des prix proposés. Aussi les transporteurs routiers connaissaient-ils amplement les mesures de défense ferroviaire, et avaient-ils suffisamment de temps pour parer à l'efficacité de leur nouveauté. Le décret du 30 décembre 1933 a autorisé les Réseaux à appliquer les tarifs provisoirement et sans homologation expresse, un mois après leur publication au Journal Officiel, sous réserve que le Ministre des Travaux Publics ne s'y opposât pas.

De plus, même dans l'hypothèse où ce dernier aurait présenté des objections à la mesure proposée, sa réponse définitive devrait parvenir dans les deux mois, sinon l'application provisoire serait permise.

Les Réseaux avaient aussi la faculté de prévoir des prix maxima et minima entre lesquels ils pourraient se mouvoir; or, comme la communication au Ministre était rendue obligatoire, la mise en vigueur définitive n'était possible que quinze jours après l'accomplissement de cette formalité. Ainsi à l'instar des Entrepreneurs routiers, les compagnies ferroviaires relevaient les prix en période d'activité et les abaissaient aux moments de crise.

A côté de ces deux importantes réformes, des mesures secondaires étaient prévues par le décret du 19 janvier 1934. Sous le régime du Cahier des charges, les Chemins de fer devaient acheminer les marchandises dans l'ordre de leur inscription. Désormais, cette prescription s'entend seulement pour les produits qui ont une même destination, qui sont taxés à des tarifs identiques et ne demandent pas l'utilisation d'un matériel spécial. D'autre part, une régime de vitesse unique est créé pour certaines expéditions répondant à des définitions, de nature, de poids, ou de dimensions déterminées. De plus, les délais de transport sont réduits et leur suspension momentanée peut se produire, lorsqu'un événement imprévu interrompt le fonctionnement d'un autre moyen de transport, et oblige le chemin de fer à faire face à un afflux massif de marchandises.

A ces améliorations judicieuses que les décrets apportèrent dans le domaine commercial, s'en ajoutèrent d'autres qui donnèrent plus de liberté aux réseaux dans le domaine technique. Les lignes déficitaires peuvent être fermées totalement ou en partie à l'exploitation ferroviaire. Dans le premier cas, les services routiers sont chargés d'assurer leur remplacement; dans le deuxième, des autorails ou des autobus sont substitués aux trains, pour le transport des voyageurs. De plus, la fréquence des navettes assurées par les autorails peut être augmentée, et la création de nouveaux points d'arrêt est possible. Telles sont les principales mesures qui font espérer un retour des usagers au chemin de fer.

III. — *Mesures restant à prendre.*

Est-ce à dire que l'assouplissement prévu soit complètement réalisé, et que le chemin de fer voit tous ses désirs satisfaits ? Des essais pourraient être faits dans différentes directions : puisque le but poursuivi est de coordonner les transports, il est probable que de nombreux voyageurs et la plupart des marchandises utiliseront plusieurs moyens de locomotion. Aussi un effort devrait-il être fourni pour développer les tarifs mixtes s'appliquant aux transports de bout en bout. De plus, il faudrait simplifier les formalités qu'ont à remplir les expéditeurs et qui, actuellement, sont parfois assez compliquées.

Dans le domaine technique, on envisage l'application, pour les autorails, du mode de circulation à vue sur les lignes secondaires. Ces engins se déplaceraient sur la voie ferrée comme des autobus sur une route. Ce système a déjà été réalisé en Sarre, dans la vallée de la Blies. Il a permis de supprimer le gardiennage des passages à niveau et la plupart des appareils de signalisation, et de multiplier des arrêts facultatifs. Les gares seraient alors transformées en simples haltes, et de nombreuses économies dériveraient, tant du personnel sédentaire, que du personnel circulant.

Mais pour réaliser une organisation saine des transports, il ne suffit pas seulement de dispenser les Réseaux de quelques prescriptions, qu'un Cahier des charges trop rigide leur avait imposées, il faut aussi limiter la liberté absolue dont jouissent les transports automobiles.

CHAPITRE IV

LIMITATIONS A APPORTER AU REGIME ACTUEL DE L'AUTOMOBILE ¹

Sommaire : Le décret du 20 juin 1934.
La formalité de l'autorisation.

En présence de la situation anarchique dans laquelle la France se trouve actuellement, toutes les personnes sensées ont reconnu la nécessité de mettre quelques freins au développement exagéré de l'automobile. Il n'y a pas lieu de considérer ce fait comme une mesure vexatoire — beaucoup trop de gens ne voient là qu'une application de cette idée —, mais au contraire, comme un moyen normal de rendre aux usagers de la route leur sécurité dangereusement menacée, et de faire bénéficier tous les Français des avantages que peut procurer un sain régime des transports.

Les seules restrictions légales qui étaient apportées à cette liberté d'utiliser la route départie aux Entreprises automobiles, étaient la loi du 21 mai 1936

(1) Bibliographie.

Problème des transports. I. Conseil national économique.

Chronique des transports : octobre 1934.

traitant des subventions pour dégradation aux chemins vicinaux, et l'arrêté ministériel du 17 août 1932 touchant les vitesses maxima établies en fonction du tonnage des véhicules. Ces deux textes législatifs sont restés lettre morte, le premier, sans doute à cause de son grand âge, le deuxième, par suite de l'inadvertance des préfets et des maires : la seule connaissance des horaires routiers aurait dû en effet leur permettre de trouver la preuve flagrante du délit.

Il s'agissait donc de procéder à l'élaboration de trois sortes de mesures concernant la limitation du poids, des dimensions et de la vitesse des véhicules : le décret du 30 juin 1934 est venu en partie régler la question. Celui-ci s'applique également à tous les véhicules sauf aux masses indivisibles, aux véhicules agricoles et à ceux de l'armée dont les caractéristiques techniques sont incompatibles avec les prescriptions exigées. La largeur maxima des véhicules automobiles est fixée à 2 m. 35 au lieu de 2 m. 50, comme le prévoyait antérieurement l'article 6 du Code de la Route. Cette disposition est motivée par l'état actuel des routes. Sur les 80.000 km. de routes existant en France, 12.600 km. ont une largeur inférieure à 4 m. 50, 36.300 une largeur comprise entre 4 m. 50 et 6 mètres. Or, en général, les véhicules lourds ne peuvent se croiser aux vitesses qu'ils pratiquent actuellement, que sur des chaussées supérieures à 6 mètres.

Aussi était-il nécessaire de réduire le gabarit de 2 m. 50 prévu précédemment, d'autant plus que les assujettis ne respectaient pas les prescriptions de

l'arrêté ministériel du 17 août 1932 relatives aux vitesses maxima. Celles-ci étaient établies en fonction du tonnage accusé.

D'après le décret récent, les véhicules ne doivent pas dépasser 15 tonnes comme maximum de charge et 10 tonnes de poids supporté par chaque essieu. La longueur ne sera pas supérieure à 10 m. pour les camions sans remorque, et à 12 m. pour ceux qui en possèdent une. Le décret prend aussi certaines mesures relatives à la police des croisements et des dépassements. Quelles qu'excellentes que puissent être ces prescriptions, les conséquences qu'elles provoqueront dépendront uniquement des conditions dans lesquelles elles seront appliquées. Les conducteurs ont été habitués au régime du laisser faire et répugnent actuellement à se plier à une discipline. N'y aurait-il pas lieu de vaincre leur négligence, en renforçant les moyens de contrôle qui président à la circulation routière. Or cette réforme relève surtout du domaine de la police.

La plus importante mesure qui s'impose concerne la formalité qui sera exigée au moment de la création d'un Service routier. Faudra-t-il imposer aux Entrepreneurs susceptibles d'être soumis à une réglementation, la formalité de la déclaration, de l'autorisation ou de la concession ? Le premier système peut suffire à l'établissement des charges fiscales ou administratives, mais il se révèle bien faible pour servir de base à une organisation judicieuse des transports.

A l'opposé se trouve la concession : elle entraîne

malheureusement, avec un engrenage administratif, un imposant Cahier des Charges et une lourde chaîne d'obligations. Aussi puisqu'il ne faut pas faire mourir la route par le moyen qui avait failli tuer le rail, il semble que ce régime doive être laissé de côté et que celui de l'autorisation soit seul à même de prévaloir.

En quoi consistera exactement cette formalité ? Sera-ce une autorisation automatique, qui ne demandera que la réalisation de certaines conditions fixées d'avance ? ou une autorisation réfléchie, qui ne sera accordée qu'après avoir passé la demande au crible des besoins ? Seule cette hypothèse paraît correspondre à un idéal de coordination. Dans ce but, le Conseil National économique proposait la création d'un conseil départemental ou régional des transports, chargé d'assister le Préfet dans l'examen des demandes.

L'appel au Ministre aurait été possible dans trois cas : soit lorsque le service à autoriser dépasserait les limites de la circonscription prévue, soit lorsque l'Entrepreneur verrait sa demande rejetée, soit lorsque les transporteurs d'une région déterminée se jugeraient lésés par l'octroi d'une nouvelle autorisation. Celle-ci ne serait accordée qu'au cas où le Service sur le parcours demandé serait déficient ou totalement inexistant. De plus, un examen pourrait rechercher les aptitudes que présente le demandeur pour assurer le service de la ligne : le nombre de ses véhicules est-il suffisant ? Sa solvabilité est-elle de notoriété publique ? N'a-t-il pas été condamné déjà pour des délits relevant de la police routière ? A ces con-

ditions s'ajouteraient certaines obligations : l'Entrepreneur devrait publier ses horaires et ses tarifs et traiter tous les clients de la même façon.

En outre, afin de pouvoir couvrir le cas échéant, les indemnités ou amendes résultant d'accidents éventuels, il faudrait qu'il contractât une assurance. Une Certaine réglementation serait aussi prévue pour le personnel et le matériel. Le personnel devrait d'abord présenter des conditions de capacités suffisantes, tant au point de vue physique que professionnel. De plus, son travail serait soumis à un statut qui servirait de garantie à lui-même et aussi au public. Quant au matériel, il ferait l'objet d'un contrôle et d'une surveillance ayant pour but de le maintenir en parfait état.

Dans le cas où l'exploitation d'un Service laisserait à désirer, le retrait de l'autorisation serait possible, soit momentanément, soit définitivement. La durée normale de l'exploitation ne serait ni trop longue, ni trop courte, car dans le premier cas, on risquerait de créer des quasi monopoles et, dans le second cas, l'Entrepreneur ne réaliserait pas tous les bénéfices auxquels ses efforts lui donnent droit. D'ailleurs un certain laps de temps est nécessaire pour permettre l'amortissement du matériel.

L'automobile ayant été ainsi limitée, et le chemin de fer dégagé quelque peu de ses obligations, l'inégalité serait moins grande et permettrait aux deux moyens de transport de révéler leurs aptitudes réciproques. C'est en fonction de celles-ci que s'établirait la répartition du trafic.

CHAPITRE V

REPARTITION DU TRAFIC ¹

Sommaire : Eléments déterminant le choix des usagers.

Avantages de l'automobile pour les petites distances.

Avantages du chemin de fer pour les grandes distances.

Le problème de la répartition consiste à fixer d'une façon judicieuse et rationnelle, le domaine respectif des différents moyens de transport qui répondent le mieux aux exigences des usagers, pour des raisons d'économie et de commodité. Suivant la nature des marchandises, leur quantité plus ou moins grande, la distance à parcourir, certaines entreprises semblent mieux convenir que d'autres. La considération de l'attitude qu'ont adoptée les usagers pourra dans une certaine mesure permettre la discrimination entre les transports par rail et par route.

Pour le transport des voyageurs, le prix de revient joue un grand rôle, mais cependant il ne constitue

(1) *Bibliographie.*

Problème des transports. I. Le Conseil national économique.

Revue générale des chemins de fer.

Chemins de fer fédéraux et automobiles.

pas le facteur le plus important de détermination.

Jusqu'ici l'automobile a été choisie tout d'abord en raison de la nouveauté qu'elle présentait. De plus, sa souplesse l'a fait souvent préférer aux chemins de fer. Lorsque, par exemple, une Société veut effectuer une excursion, elle s'adresse directement à un propriétaire d'autocars, pour le seul motif qu'elle se sent libre dans l'établissement de son programme. Peut-être ne s'informe-t-elle pas même de ce que coûterait cette course en chemin de fer; elle ignore purement et simplement celui-ci, quel qu'avantageux qu'il puisse être pécuniairement. Il en est de même pour le particulier qui se propose d'acheter une voiture automobile. Souvent, il ne songe qu'aux litres d'essence consommés pour établir un parallèle avec les prix de chemins de fer, et néglige les frais d'amortissement ou d'assurance, ainsi que les impôts qu'il devra supporter. Mais il est une chose cependant que personne ne conteste : c'est la fatigue qu'entraîne les longs voyages en automobile, et aussi les dangers auxquels on est exposé, beaucoup plus nombreux sur la route qu'en chemin de fer. Les statistiques suivantes établissent de contraste frappant entre les accidents survenus en chemin de fer et ceux en automobile.

Accidents de chemin de fer et d'automobile ¹.

Années	Chemins de fer		Automobiles	
	Nombre total de tués	Nombre de tués par milliard de voyageurs kilométriques	Nombre total de tués	Nombre de tués par milliard de voyageurs kilométriques
1927	21	0,806	2379	62,6
1928	40	1,48	2941	68,7
1929	14	0,50	3717	72,8
1930	52	1,82	4061	89,8
1931	23	0,79	4145	62
1932	36	1,41	4071	62,8
1933	262 ²	10,6 ²		

Pour les marchandises au contraire, le facteur psychologique disparaît pour faire place entièrement à l'élément économique. Dans le trafic voyageurs, les différences de taxes sont beaucoup moins nombreuses et moins élevées que dans le trafic marchandises, où des considérations d'économie nationale interviennent. Aussi la concurrence a-t-elle eu pour objet d'enlever aux chemins de fer les produits de valeur élevée, transportés à des tarifs supérieurs au coût réel du transport, et de leur laisser les matières pondéreuses et de faible valeur, payant une somme moins élevée que celle qui correspond aux dépenses faites. Mais l'on ne peut se baser sur ce phénomène, pour en déduire que le coût de l'automobile est inférieure à celui du chemin de fer, car les circonstances dans lesquelles il s'est produit, n'étaient pas normales.

Plus utile est la considération des avantages que

(1) Revue générale des transports : septembre 1934.

(2) Le chiffre exceptionnel est dû à l'accident de Lagny.

présente le camion pour les petites distances. Tout d'abord, le transport a lieu de porte à porte : la marchandise est chargée chez le producteur et livrée directement chez le consommateur. Les deux parcours domicile-gare et gare-domicile sont supprimés; de plus, aucun transbordement n'a lieu. Aussi, malgré l'accélération dont ont bénéficié les trains de marchandises, le camion est-il plus rapide que le chemin de fer : en effet, pour déterminer cet avantage, il faut considérer la vitesse commerciale non pas de gare à gare, mais du dépôt de l'expéditeur au domicile du destinataire. De plus, le prix fait par les transporteurs routiers sera inférieur à celui fixé par les entreprises ferroviaires, car à celui-ci s'ajoutent les frais de factage ou de camionnage. Cette dépense supplémentaire est indépendante de la distance à laquelle la marchandise est transportée par chemin de fer. Plus le transport est court, moins il est possible au transport par rail, même si ses taxes kilométriques équivalent à peu près à celles du camion, de soutenir la concurrence de ce dernier. Il semble qu'aux petites distances le transport routier satisfait mieux la clientèle, tant au point de vue de la commodité que de l'économie. Mais en est-il de même pour les grandes distances ? Dans ce domaine, le chemin de fer ne peut être concurrencé.

Tout d'abord le fait que les transports automobiles de voyageurs à grandes distances sont très peu développés suffit déjà à le démontrer. De plus, sur les rares parcours où ils ont été créés, le nombre des voyageurs qui les utilisent de bout en bout est très

réduit. Quant aux marchandises, le chemin de fer se trouve en mesure de les amener plus rapidement à destination, grâce à ses trains partant à toute heure de la journée et circulant à des vitesses de plus en plus grandes. En outre, le prix que peut faire le rail est presque toujours inférieur à celui que fixe la route sur ces longs parcours. Quelques statistiques récentes tendent à nier ce principe; mais il est difficile d'en faire état, car elles ont pour base des tarifs de concurrence, et non point des tarifs normaux.

Aussi, semble-t-il qu'il faille admettre en cette matière, la conclusion proposée par le Comité de Coordination des Grands Réseaux dans sa séance du 25 juillet 1932. Le trafic à courtes distances doit être laissé à la route, sauf pour les transports massifs, soit de voyageurs comme les services de banlieue, soit des marchandises comme les wagons complets. Tous les autres transports à moyenne et grande distances seraient assurés par le rail.

DEUXIEME PARTIE

DROIT COMPARÉ¹

La concurrence du rail et de la route intéresse non seulement la France, mais aussi l'ensemble des chemins de fer étrangers. C'est pourquoi, ceux-ci tout d'abord, et les gouvernements ensuite, ont pris, depuis un temps plus ou moins lointain, des mesures tendant à remédier à la fâcheuse situation qui en résultait. Quelques rares Etats ont réussi à coordonner l'ensemble du trafic voyageurs, des troisièmes enfin n'ont élaboré aucune réglementation. La France rentrait dans cette dernière catégorie jusqu'au 19 avril 1934. Aussi après avoir examiné les principes généraux qui dominent toute la matière de la coordination, paraît-il opportun d'étudier les réformes que les pays étrangers ont opéré dans ce domaine.

(1) *Bibliographie.*

Problème des transports. I. Conseil national économique.

Bulletin de l'U. I. C.

Revue générale des chemins de fer : septembre 1933.

Chemins de fer fédéraux et automobiles.

Chemins de fer et tramways : octobre 1934.

CHAPITRE PREMIER

L'ALLEMAGNE

Sommaire : Statistiques.

Mesures prises par la Reichsbahn.

Mesures administratives.

L'Allemagne est l'un des pays qui ont été le plus touchés par la concurrence à laquelle se sont livrés les chemins de fer et les entrepreneurs routiers. De 1914 à 1932, le nombre des véhicules automoteurs circulant en Allemagne est passé de 84.682 à 682.376. La longueur totale des services automobiles s'élevait à la fin de 1931 à 63.892 km. dépassant ainsi de 10.000 km. les lignes exploitées par la Reichsbahn. Aussi les pertes enregistrées étaient-elles évaluées en 1929 par les services de la D. R. G. ¹, à 150 millions de R. M. pour les voyageurs, et 180 millions de R. M. pour les marchandises.

L'administration des chemins de fer allemands résolut alors de prendre des mesures, tant dans le domaine technique que tarifaire, pour enrayer cette évasion du trafic. Aussi, le nombre des trains fut-il

(1) Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

multiplié, leur vitesse accrue et leur confort augmenté : de plus, le développement des containers fut encouragé, si bien qu'actuellement la Reichsbahn en possède environ 5.000. L'exploitation de services automobiles fut également décidée; l'administration des chemins de fer conclut un contrat avec la poste, et, en décembre 1932, 152 lignes étaient exploitées, représentant 3.328 km. pour le trafic voyageurs; dans le domaine des marchandises, 53 lignes avaient été créées d'une longueur totale de 1.258 km.

Dans le domaine tarifaire, la Reichsbahn prit des mesures de défense à partir de 1927. Sa tâche était grandement facilitée par l'article 33 de la loi du 13 mars 1930, qui l'autorisait à modifier ses tarifs sous la seule réserve de recevoir l'approbation du gouvernement. Celle-ci devait intervenir dans les vingt jours, sans quoi l'autorisation était censée accordée. Dès qu'un différend s'élevait entre le Ministre et les chemins de fer, le Tribunal spécial décidait de l'attitude à prendre. Grâce aux appels toujours possibles devant cette juridiction, la Reichsbahn put élaborer une foule de tarifs exceptionnels, appelés tarifs K. En général, ils ne s'appliquaient que sur des parcours prévus, et supposaient la remise d'un certain tonnage périodique au chemin de fer. En 1930, leur nombre atteignait 200, dont le plus remarquable était le « Sammelguttarif » ou tarif de groupage.

Le décret loi du 6 octobre 1931 est venu mettre un terme à l'existence de ces tarifs K; mais en compensation, un certain nombre de restrictions et d'obligations a été imposé à l'automobile. Pour le trafic voya-

geurs, tous les transports professionnels réguliers, effectués en dehors des limites d'une commune doivent faire l'objet d'une autorisation accordée seulement après consultation des entreprises de transport existant déjà. De plus, l'entrepreneur est soumis à une surveillance spéciale, et l'autorisation peut lui être retirée, si le service dont il est chargé, est assuré d'une façon défectueuse.

Quant au trafic marchandises, l'autorisation est également requise pour tout transport régulier ou occasionnel fait pour le compte d'un tiers au delà de 50 km. En outre — et c'est là une des mesures les plus radicales prises jusqu'à aujourd'hui en faveur de la défense ferroviaire — une tarification uniforme comportant des minima, qu'il est interdit de dépasser, a été fixée par le Ministre des transports pour tout le territoire du Reich. Ces prix doivent être fixés de manière à conserver l'égalité entre les entreprises ferroviaires et l'automobile, et à ne pas compromettre les bases de la tarification marchandises des chemins de fer qui reposent sur la notion de l'intérêt économique général.

Enfin une loi du 27 juin 1933 a créé la « Reichsautobahn ». C'est une entreprise dotée de la personnalité juridique, et déclarée de droit public que l'on peut considérer comme une filiale de la Reichsbahn. Elle a pour but de construire et d'exploiter des routes spéciales réservées à la circulation automobile.

Ces interventions judicieuses de l'Etat dans le domaine du régime juridique routier, de la tarification des transports en général, et de la collaboration du

rail et de la route font de l'Allemagne un des pays qui, jusqu'à aujourd'hui, ont apporté la solution la plus efficace au problème des transports.

CHAPITRE II

LA SUISSE

Sommaire : Statistique.

Mesures prises par les C. F. F.

Mesures administratives.

La répercussion de la concurrence ferroviaire et automobile s'est énormément fait sentir dans ce pays qui avait consacré des sommes énormes à la construction de voies ferrées (travaux d'art et d'électrification). Aussi, est-ce environ 10 millions de francs que perdent chaque année les chemins de fer fédéraux par suite du développement des transporteurs routiers. De 1914 à 1919, le nombre des véhicules routiers a décuplé : les voitures de 2 à 6 places par exemple passent de 5.411 à 55.419. En 1933, il atteint le chiffre de 84.332.

Aussi les C. F. F. ont-ils pris depuis longtemps des mesures tendant à paralyser quelque peu l'action de l'adversaire. Dans le domaine technique, ils s'efforcèrent de rendre les voyages plus agréables en électrifiant leurs lignes, et en augmentant le confort de leurs wagons. De plus, des améliorations d'horaires

furent prévues aussi bien en trafic local qu'à grandes distances. Enfin deux filiales furent créées : la Sesa¹ et l'Asto². La première avait pour but d'enrayer le développement officieux de l'automobile; aussi son activité s'exerçait-elle dans divers domaines depuis 1926. Elle organisa les services complémentaires en prolongement de la voie ferrée et les services de remplacement qui lui étaient parallèles. En outre, elle négocia des conventions de transports avec les expéditeurs de marchandises. Un conseil de 15 membres en assure l'administration. En 1931, ses agences étaient d'environ 237, et ses services desservaient 916 localités. Quant à l'Asto, elle repose sur le principe que le trafic par expéditions partielles dans un rayon de 25 à 30 km. s'effectue plus avantageusement par la route que par la voie ferrée. Les colis de détail remis aux C. F. F. sont transportés par auto-camions. Il est possible ainsi de supprimer un certain nombre de trains, et d'accélérer ceux qui sont maintenus. Certaines gares sont désignées pour devenir des centres de trafic, et chaque zone d'influence de l'un d'eux devient un arrondissement d'Asto. Ce service fonctionne depuis le 22 mai 1932.

Dans le domaine tarifaire, ce sont surtout des réductions de prix qui ont été faites, tant sur les voyageurs que sur les marchandises.

A côté de ces mesures privées, d'autres avaient été prises déjà depuis 1924 par le législateur suisse. La loi du 2 octobre 1924 a conféré à l'administration des postes le droit exclusif d'assurer le transport régulier

(1) Suisse express société anonyme.

(2) Auto-Stückgüter Transport Organisation.

des voyageurs par route. Ce dernier suppose une concession à accorder pour 10 ans; quant aux transports de tourisme, il faisait l'objet d'une concession B. Mais devant l'augmentation sans cesse croissante des véhicules automobiles, et en présence des difficultés que créait quotidiennement la concurrence des chemins de fer et des entrepreneurs routiers, les transporteurs entamèrent des négociations pour trouver une solution amiable. L'accord du 27 mai 1933 en fut le résultat. Il était signé par la direction générale des chemins de fer fédéraux, par l'union d'entreprises suisses de transports et les chemins de fer rhétiques d'une part, par le bureau pour la défense des intérêts de l'automobile d'autre part. La réglementation prévue était la suivante. Les transports privés resteront libres; quant aux transports professionnels, la distance sera le seul facteur qui déterminera leur régime. Jusqu'à 10 kilomètres, les transporteurs jouiront d'une complète liberté; de 10 à 30 km. le trafic sera soumis à l'obtention d'une concession. Au delà de 30 km. tous les transports seront réservés aux chemins de fer sauf les transports de déménagement ou par camions aménagés. Les bénéficiaires de concessions formeront une vaste société coopérative, où les intérêts des entreprises ferroviaires et automobiles ainsi que ceux des usagers seront représentés.

Cette convention a été presque complètement entérinée par la loi fédérale du 29 septembre 1934 qui sera soumise incessamment au référendum et dont l'application ne saurait tarder.

CHAPITRE III

LA GRANDE-BRETAGNE

Sommaire : Statistiques.

Mesures prises par les chemins de fer.

Mesures administratives.

La situation de la Grande-Bretagne dans le problème du rail et de la route est une de celles qui se sont révélées les plus graves en Europe. En 1932, on évaluait les pertes résultant de cette fâcheuse concurrence à 940 millions de francs pour les voyageurs, et à 540 pour les marchandises. Le nombre des automobiles a cru en effet d'une façon considérable, puisqu'il atteint 1.701.076 en 1933. Aussi les compagnies de chemins de fer anglais ont-elles essayé d'entraver ce développement, en prenant certaines initiatives, soit d'ordre technique, soit d'ordre tarifaire.

L'exploitation tout d'abord a été modernisée, d'une part en substituant l'électricité à la vapeur; et d'autre part, en utilisant des automotrices partout où il était possible. De plus, les containers ont pris une très grande extension, puisque leur nombre s'élève aujourd'hui à environ 8.000. Enfin, certaines lignes secondaires, et quelques gares ont été fermées au trafic voyageurs. Des transports routiers furent alors orga-

nisés par les compagnies de chemins de fer. Ce fut surtout sous forme de contrats passés avec des entreprises de transports sur routes dont les comités permanents, dits « Standing joints committee », étaient chargés d'assurer le contrôle.

Dans le domaine tarifaire, de nombreux tarifs exceptionnels furent créés : cette tâche était d'ailleurs facilitée par les dispositions du « Railways act » de 1921. En effet, lorsque les projets de réforme ne comportent pas des réductions de moins de 5 % ni de 40 % par rapport aux tarifs normaux, les tarifs en cause peuvent être établis directement par les compagnies de chemins de fer. Lorsque ce sont les commerçants qui en demandent la modification, le tribunal des tarifs doit être saisi. Ces diverses mesures ont contribué à ramener quelque peu aux chemins de fer, une partie du trafic qui avait fui vers l'automobile.

L'état d'ailleurs a déjà apporté sa collaboration dans cette lutte. Le « Railway road bill » de 1928 accorda aux compagnies ferroviaires le droit de posséder et d'utiliser pour leur exploitation des véhicules routiers à traction animale ou à moteur. Pour remédier aux déficiences de ce premier texte législatif, fut publié en 1930 le « load Traffic Act ». Il réglementait les dimensions des véhicules, ainsi que la vitesse qu'ils ne devaient pas dépasser. Des commissaires régionaux étaient créés pour l'inspection périodique du matériel. Enfin, un statut spécial précisait le régime auquel serait soumis le personnel des entreprises routières. Mais la mesure la plus impor-

tante consistait dans l'établissement de commissions du trafic chargées d'examiner l'utilité des services et d'éliminer ceux qui pourraient paraître superflus.

Afin de compléter les dispositions de cette loi, fut institué un comité présidé par Sir Arthur Salter. Il comprenait des représentants des chemins de fer et de l'automobile. Il publia en 1932 un « Report of the conference on Rail and Road Transport ». C'est de ce dernier que s'inspira le projet de loi voté par la Chambre des communes le 21 juillet 1933 et adopté définitivement en novembre 1933. Le « Road and Rail Traffic bill » se compose de trois parties. La première se rapporte aux différentes sortes de licences qu'il est nécessaire d'obtenir pour l'exploitation d'un service automobile. La licence A est celle du transporteur public régulier, la licence B s'applique au transporteur occasionnel, quant à la licence C, elle vise les transporteurs privés. Ce sont les commissions régionales du trafic qui les délivrent, et un tribunal d'appel est constitué pour régler les litiges.

La deuxième partie donne aux chemins de fer l'autorisation d'accorder des tarifs spéciaux aux commerçants après approbation du tribunal des tarifs, et de mettre en vigueur des tarifs exceptionnels pouvant comporter jusqu'à des réductions de 40 %. Quant à la troisième partie, elle est relative à la création d'un « Transport Advisory Council » qui assistera le ministre pour régler toutes les questions de transports.

Ainsi il existe actuellement en Angleterre une discipline très nette pour tout ce qui concerne les problèmes ferroviaires et routiers.

CHAPITRE IV

LA BELGIQUE

Sommaire : Statistiques.

Mesures prises par la Société nationale des chemins de fer belges.

Mesures administratives.

La Belgique a été gravement atteinte par le développement excessif des véhicules automobiles. Le nombre des véhicules à moteur effectuant le transport des personnes a atteint le chiffre de 150.000 en 1933. Devant l'importance des pertes enregistrées par les chemins de fer, la Société nationale des chemins de fer belges a pris certaines mesures.

Dans le domaine technique, de nombreuses automotrices ont été substituées aux trains, et des autobus ont été mis en circulation sur les lignes fermées. De plus, la Société a également organisé des entreprises de camionnage, ayant transporté 465.000 tonnes en 1931.

En ce qui concerne les tarifs, leurs modifications ont été très facilitées par la loi du 23 juillet 1926. D'après celle-ci, l'initiative des réformes appartient

soit au ministre, soit au conseil d'administration de la Société nationale. Mais en fait, ce dernier est le seul à faire des propositions; aussi sa liberté d'action est-elle très grande, d'autant plus que les tarifs peuvent être abaissés sans l'approbation du gouvernement. La Société nationale a donc pu procéder à de nombreuses réductions tant dans le trafic voyageurs que marchandises. Pour le premier, des billets de fin de semaine et de tourisme ont été créés; pour le second, des tarifs spéciaux ont été établis aux courtes distances pour les expéditeurs qui remettaient un minimum de tonnage aux chemins de fer.

En dehors de ces mesures privées, l'Etat a consacré quelques lois à cette importante matière.

Une loi du 25 septembre 1924 soumettait au régime de la concession toutes les lignes régulières de transports de voyageurs, mais son application fut très restreinte, car la plupart des entreprises routières étaient irrégulières.

La loi du 21 mars 1932 vient remédier à cette lacune. Elle décide que tout service doit obtenir une autorisation suivant une procédure déterminée et par un organe déterminé : le Comité consultatif des autobus. Elle n'est délivrée qu'après une enquête et impose certaines obligations aux exploitants. Sont seuls exempts de cette réglementation les transports privés et exceptionnels.

Une Sous-Commission Rail-Route fut créée en 1932 avec mission d'étudier les problèmes posés par le trafic marchandises. Ses travaux aboutirent aux deux arrêtés-lois du 14 août 1933. Ces derniers instituaient

une surtaxe annuelle sur tous les véhicules affectés aux transports d'une distance supérieure à 20 km. Pour les véhicules ne servant pas exclusivement aux transports des tiers, la taxe était de 80 francs par CV. jusqu'au dixième et de 120 francs au delà; pour les autres, elle était fixée à 20 %. En outre, il fut décrété par un arrêté du 25 septembre 1933 que les entrepreneurs routiers devraient posséder un livre de voiture, et qu'une lettre de voiture obligatoire serait établie pour chaque transport.

Mais les milieux automobiles firent entendre de véhémentes protestations qui aboutirent à l'abrogation presque complète de la loi précédente. La loi du 30 décembre 1933 et l'arrêté du 26 janvier 1934 ramenèrent uniformément la taxe des transports à 2,5 %; le montant de la surtaxe annuelle a été abaissé, mais par contre son application a été étendue à tous les véhicules. Enfin la lettre de voiture et le livre de bord ont été implicitement abolis.

Le Gouvernement renonce ainsi à donner au problème une solution fiscale. Différents projets, tant de M. Forthomme¹ que de la Société Nationale ont été déposés, mais aucune loi jusqu'à présent n'est venue en consacrer les idées.

(1) Ancien Ministre des transports.

CHAPITRE V

L'ITALIE

Sommaire : Statistiques.

Mesures prises par les chemins de fer italiens.

Mesures administratives.

Comme partout ailleurs, le nombre des véhicules, a considérablement augmenté en Italie. Il est passé de 100.000 en 1920 à 331.967 en 1933. La longueur des lignes exploitées par les transporteurs routiers atteint 21.000 km. pour celles de voyageurs et 75.000 pour celles de marchandises. Les chemins de fer italiens essayèrent d'enrayer cette évasion du trafic par les mesures qui étaient en leur pouvoir.

Dans le domaine technique, les transports furent accélérés; de plus, certains trains furent supprimés et remplacés par des automotrices. Enfin se constitua en juin 1929 l'Institut national des transports, qui avait pour but de collaborer avec les chemins de fer de l'Etat, tout d'abord pour lui ramener du trafic, et ensuite, pour améliorer le service de porte à porte. A cet organe s'ajouta en 1931 un « Service Commercial

et du trafic », qui devait étudier les méthodes commerciales propres à coordonner les différents moyens de transport.

Dans le domaine tarifaire, l'obstacle primitif résultait de la loi de 1907 exigeant pour toute modification de tarif l'autorisation du gouvernement, et aussi du Parlement. Mais dès 1926, un décret permit au directeur des chemins de fer de l'Etat de consentir toutes les réductions de tarifs qu'il jugeait nécessaires « pour conserver au chemin de fer, augmenter ou reconquérir le trafic international à destination ou en provenance de l'étranger ». En 1927, cette mesure était étendue au trafic intérieur; et en 1930, un décret dispensait le chemin de fer de l'obligation d'imposer à l'expéditeur la livraison d'un minimum de tonnage.

Aucune mesure administrative d'ordre général n'a encore apporté de solution officielle au difficile problème de la coordination. En 1928, le Ministre des communications a seulement institué une commission chargée de résoudre toutes les questions de concurrence. Mais aucune loi n'a consacré jusqu'à présent les solutions qu'a pu élaborer ce comité.

CHAPITRE VI

LA TCHECOSLOVAQUIE

Sommaire : Statistiques.

Mesures prises par les chemins de fer.

Mesures administratives.

Devant la gravité de la concurrence automobile, les chemins de fer ont effectué les réformes qu'ils jugeaient les plus propices à améliorer leur situation. Depuis 1925 en effet, le nombre des automobiles n'avait cessé de croître; il s'élevait à 18.623 en 1925, 52.166 en 1929 et 91.600 en 1931. A cette date, le pourcentage du recul ferroviaire est de 12.49 % pour le trafic marchandises et de 10,66 % pour le trafic voyageurs.

Dans le domaine technique, les chemins de fer mirent alors en marche des trains rapides dont le but était de recueillir les envois par expéditions partielles. De plus ils créèrent eux-mêmes des services automobiles, qui en 1932 comprenaient 81 lignes ayant transporté 4 millions de personnes et 27.000 kgs de bagages.

En ce qui concerne les tarifs, d'importantes réduc-

tions furent consenties tout d'abord, et ensuite une nouvelle classification fut opérée, distinguant les tarifs qui devaient être appliqués sur les lignes principales et ceux qui seraient limités aux lignes secondaires.

Enfin la loi du 23 décembre 1932 veut apporter une réglementation d'ensemble pour les services automobiles. Le régime de la concession fut prévue pour tous les transports professionnels, qu'ils fussent réguliers ou irréguliers. Seuls les transports, effectués par les firmes et les usines pour leur propre compte, échappent aux dispositions du texte législatif. La concession n'est accordée qu'au cas où l'intérêt public l'exige, et seulement si les chemins de fer ou les services de la poste n'ont pas revendiqué l'exploitation sur le parcours demandé.

Cette législation tend à établir l'égalité complète entre les services par fer et par route, puisque dans les deux cas un impôt sur les transports sera perçu. De plus les entreprises routières devront publier leurs tarifs et leurs horaires et contracter une assurance couvrant tous les risques auxquelles elles sont exposées.

Cette loi a été vivement combattue par les représentants des intérêts automobiles et notamment par l'Association centrale des industries tchécoslovaques. Néanmoins c'est à ce texte qui continue à réglementer l'ensemble des transports routiers.

CHAPITRE VII

L'AUTRICHE

Sommaire : Statistiques.

Mesures prises par les chemins de fer.

Mesures administratives.

La multiplication des véhicules routiers (76.153 en 1931) a provoqué une certaine régression dans le trafic ferroviaire. Tandis que le nombre des voyageurs transportés s'élevait à 119.000.000 en 1928 et celui des tonnes à 36.700.000 en 1929, et n'atteint plus en 1932 que 72.452.911 pour les premiers et 21.533.000 pour les secondes.

Les chemins de fer autrichiens essayèrent de lutter en accordant des réductions de tarifs sur les lignes ou les services routiers étaient les plus importants. De plus, des entreprises de camionnage furent organisées en 1921 entre Vienne et les villes situées dans un rayon de 50 km. Les tarifs très réduits qui y sont appliqués ont permis d'enregistrer d'intéressants résultats. A la fin de 1932, les chemins de fer fédéraux possédaient 95 autobus et exploitaient 38 lignes. Quant aux entreprises affiliées, elles transportèrent,

au moyen de leurs 132 autobus et 49 camions, 2.400.000 voyageurs et 40.519 tonnes de marchandises.

Le problème de la concurrence fut atténuée non seulement par des mesures privées, mais aussi par une réglementation officielle. La loi du 3 octobre 1931 institua un système de concession pour tous les transports professionnels. Pour l'obtenir, les entrepreneurs doivent offrir des garanties de sécurité et de capacité suffisantes et ne causer aucune gêne aux services déjà exploités. L'octroi de cette autorisation entraîne toute une série d'obligations comme celle de transporter, d'assurer une exploitation permanente, et de traiter tous les usagers avec égalité. De plus les transporteurs routiers sont astreints à établir et publier des tarifs soumis à l'approbation de l'autorité ayant accordé la concession.

Un décret du 9 juin 1933 a réglementé d'une façon plus spéciale le transport des marchandises par camions. Ceux-ci ne peuvent s'effectuer qu'après le versement d'une taxe minima. De plus, des bulletins de transports et des livres de bord sont exigés des entrepreneurs ou de leurs employés. Ces dispositions ne s'appliquent pas au « Werkverkehr » qui n'est autorisé que sur des distances inférieures à 100 km.

CHAPITRE VIII

L'ESPAGNE

Sommaire : Statistiques.

Mesures prises par les chemins de fer.

Mesures administratives.

En Espagne, le développement des véhicules automobiles s'est surtout développé depuis 1924, puisque leur nombre passe de 58.644 à cette date à 111.765 en 1926, 166.518 en 1928 et 238.547 en 1930. La Compagnie de la M Z A (Madrid-Saragosse-Alicante) estime qu'en 1930, elle a subi pour les voyageurs et la grande vitesse une perte de 10.600.000 pesetas et pour la petite vitesse une perte de 5.800.000 pesetas du seul fait de la concurrence routière.

Aussi les chemins de fer espagnols essayèrent-ils de réagir en améliorant la vitesse de leurs trains, en multipliant leurs automotrices et en créant des services automobiles. En outre, la pratique du groupage et le service de porte à porte furent développés.

Un décret intervient déjà le 4 juillet 1924 pour mettre fin à la période d'anarchie datant des débuts de l'automobile. Le régime de la concession fut éta-

blie, et des conseils de transports furent créés pour examiner les requêtes des entrepreneurs routiers. Il ne pouvait y avoir qu'une seule concession par ligne, y compris les trajets partiels s'y rapportant.

Mais ce régime n'aboutit qu'à la constitution de petits monopoles sur les routes, aussi par un décret du 17 juillet 1932, le gouvernement chargea-t-il, une commission de préparer un projet de coordination.

Ce dernier a été soumis au ministre des travaux publics en octobre 1932. Il distingue pour le trafic voyageurs différentes sortes de services : la concession est requise, s'ils sont réguliers ou permanents; une simple autorisation suffit, s'ils ne sont que temporaires ou réguliers. Pour les services de marchandises, les services affluents seront dotés de bureaux de correspondance avec les chemins de fer; quant aux services concurrents et parallèles, ils ne seront autorisés que s'ils présentent une réelle utilité. Toute une série de prescriptions fiscales et administratives seront imposées aux services autorisés.

CHAPITRE IX

LA HONGRIE

Sommaire : Mesures prises par les chemins de fer.
Mesures administratives.

Pour lutter contre la concurrence automobile, les chemins de fer hongrois prirent des mesures tant d'ordre technique que d'ordre tarifaire.

Ils améliorèrent le confort de leurs trains, multiplièrent les correspondances. Des réductions de tarifs furent consenties pour le trafic de groupage. Mais la mesure la plus efficace résida dans la création d'une société de transports automobiles : la « MAVART » (Société anonyme automobile des chemins de fer d'Etat hongrois). Celle-ci effectue, grâce à l'intermédiaire des maisons d'expéditions qui lui sont affiliées, les transports de porte à porte et organise des magasins de manipulation des marchandises.

Une loi du 15 octobre 1931 a soumis au régime de la concession tous les transports automobiles réguliers de voyageurs et de marchandises. L'octroi de cette autorisation est subordonné à des conditions assez sévères : le service ne doit s'effectuer que dans

un rayon de 25 à 30 km, de plus il faut qu'un besoin réel s'en fasse sentir, enfin les autres entreprises de transport ne seront pas exposées à subir de préjudice. Les entrepreneurs ayant obtenu une concession sont soumis à l'obligation de transporter et d'exploiter, ainsi qu'à de nombreuses prescriptions fixées par le cahier des charges.

En décembre 1933, le gouvernement a promulgué un décret accordant aux chemins de fer d'Etat une concession exclusive pour le transport des marchandises sur route. Tous les transporteurs routiers seront groupés en une société coopérative administrée par un comité de six membres. Le pays a été divisé en sept districts pour des fins de contrôle. Quant aux tarifs, ils doivent être ajustés de façon à ce que soit possible la concurrence contre les tiers, autrement dit les particuliers.

CHAPITRE X

LA POLOGNE

Sommaire : Mesures prises par les chemins de fer.
Mesures administratives.

Pour lutter contre la concurrence automobile, les chemins de fer polonais ont pris diverses mesures pour perfectionner leur exploitation. D'une part, la vitesse des trains fut accélérée, d'autre part, de nombreuses réductions de tarifs furent consenties.

Aucune mesure législative d'ordre général n'est encore intervenue pour régler le problème des transports. La loi du 14 mars 1932 est cependant venue apporter quelques restrictions au développement des services automobiles. La concession est nécessaire pour tous les transports effectués au delà d'une même commune. L'octroi en est accordée par les autorités locales s'il s'agit de concessions ordinaires (pour une seule ligne), et par les autorités centrales pour les concessions de plusieurs lignes ou à monopole ou sollicitées par des étrangers. Les horaires et les tarifs doivent être approuvés par les autorités compétentes, et un cautionnement déposé pour l'assurance des risques éventuels.

CHAPITRE XI

LA ROUMANIE

Sommaire : Mesures prises par les chemins de fer.
Mesures administratives.

Les chemins de fer roumains ont essayé de récupérer une partie du trafic que la route leur avait enlevé en multipliant leurs automotrices, en créant des trains légers, et en procédant à des réductions de tarifs.

Une loi de juillet 1930 a attribué à l'Etat le monopole de l'exploitation des services publics par automobiles. L'exécution de ceux-ci est assurée soit en régie, soit en concession. Les chemins de fer roumains gravement lésés par cette mesure ont demandé que l'exploitation de tous les services parallèles au rail leur soit réservée. Un projet de loi a été élaboré d'après lequel 6.000 km. de routes seraient concédées aux entreprises ferroviaires. Celles-ci pourront exploiter soit directement, soit par l'intermédiaire d'une filiale.

CHAPITRE XII

LA YUGOSLAVIE

Sommaire : Mesures prises par les chemins de fer.
Mesures administratives.

Comme les chemins de fer des pays voisins, les chemins de fer yougoslaves améliorèrent leur exploitation tant technique que tarifaire.

Une loi du 9 mars 1932 a institué le régime de la concession pour tous les transports professionnels. L'octroi de cette autorisation fait l'objet d'un examen assez approfondi sur l'utilité réelle du service et sur le préjudice que sa création pourrait causer aux entreprises existantes. Certaines garanties financières sont exigées du concessionnaire. Celui-ci doit verser une caution et se soumettre à certaines obligations touchant l'exploitation, le personnel et le matériel. Afin d'établir une certaine égalité avec le chemin de fer, les entreprises routières doivent verser une taxe s'élevant à 25 % de leurs recettes. Ces versements sont destinés aux fonds de construction et d'entretien du réseau routier.

TROISIEME PARTIE

LE DECRET-LOI DU 19 AVRIL 1934

En constatant la multiplicité des décrets promulgués par le gouvernement, à la suite des événements fâcheux de février 1934, nombreuses furent les personnes qui ne virent là que des mesures arbitraires, prises rapidement et provisoirement pour mettre fin au marasme dans lequel toutes les affaires étaient plongées. En réalité, ce ne fut, dans la plupart des cas, que la consécration d'études effectuées déjà auparavant. Le décret-loi du 19 avril 1934 notamment, avait comme sources tout d'abord la jurisprudence qui, pour suppléer à l'absence de textes, avait usé de son pouvoir d'interprétation, et ensuite, un rapport du Conseil national économique, dont les principales données avaient été fournies par M. Josse, maître des requêtes au Conseil d'Etat. Aussi est-il nécessaire d'insister quelque peu sur les origines du décret, avant d'en examiner le contenu.

CHAPITRE PREMIER

LES ORIGINES DU DECRET-LOI ¹

Sommaire : 1) La jurisprudence :

Distinction entre transports publics et privés.

Formalité de l'autorisation : autorités compétentes pour l'octroyer.

Sa légalité.

Cas où elle aurait été obligatoire d'après

M. LAROQUE et M. JOSSE.

2) *Le Conseil national économique :*

Création de deux conseils.

Régime de l'autorisation.

Système des ententes.

I. — LA JURISPRUDENCE.

Depuis longtemps déjà ², la jurisprudence avait fait une distinction entre les transports publics et les transports privés. Pour elle, les premiers devaient être soumis à une certaine réglementation, ayant pour but d'assurer la sûreté de la circulation, de conserver

(1) *Bibliographie.*

La coordination des transports par fer et par route et la jurisprudence.

La Politique des transports. I Partie.

Conseil national économique.

Chronique des transports, n° 5, 10 mars 1934.

(2) Cassation. 24 février 1858. S. 1858-I-408.

le domaine public, et de satisfaire rationnellement les besoins du public. Les seconds, au contraire, pouvaient jouir entièrement de la liberté formulée par la loi des 26-29 août 1790.

Dans le domaine de la voirie, trois autorités étaient compétentes pour prendre les dispositions nécessaires. Le Président de la République bénéficiait d'attributions multiples, d'après la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, et d'après son pouvoir général de réglementation. Le Préfet était désigné par de nombreuses lois de 1789, de 1836, de 1881 et de 1884, pour sauvegarder tant les intérêts de la circulation que ceux du domaine. Le Maire enfin, était chargé par la loi du 5 avril 1884 de veiller à la police de la circulation et d'octroyer les permis de stationnement. Malgré ces nombreux pouvoirs dont jouissaient les trois autorités officielles, presque aucune mesure ne fut prise, pour tenter de concilier les différents modes de transports. C'est la raison pour laquelle la jurisprudence dut intervenir, afin de fixer les principales règles qui dominaient le problème. L'instauration d'un régime d'autorisation aurait permis de mettre un frein au développement des transports routiers; or, ce n'est que très exceptionnellement qu'il a été appliqué. Pourtant le Conseil d'Etat le reconnaît comme parfaitement juridique sinon dans tous les cas, du moins lorsqu'existent des circonstances spéciales¹. Un des « considérant » de l'arrêt rendu à l'occasion de l'affaire Beaumont² le manifeste clai-

(1) Arrêt RAMEL. Annales des chemins de fer et tramways, 1933, I, 87.

(2) C. d'Etat, 11 juillet 1934. Annales des chemins de fer et tramways, 1934, 5^e livraison.

rement : « Considérant que le Préfet du Pas-de-Calais a pu légalement, par l'arrêté attaqué, assujettir les lignes de transports en commun par automobiles aux prescriptions qu'il a édictées en ce qui concerne les horaires, les itinéraires, l'affichage des prix et des points de stationnement...; d'autre part, à raison des circonstances spéciales et, notamment, de l'encombrement des voies parcourues par le service de transports en commun du sieur Beaumont, soumettre ce service à son autorisation ». Les circonstances exceptionnelles sont interprétées de plus en plus largement¹. Elles dérivent, soit de l'intérêt de la circulation, soit de celui du domaine. Il fallait éviter l'encombrement des routes, tout d'abord pour parer aux dangers créés par la multiplication des véhicules, et ensuite pour éviter les dégradations exceptionnelles causées aux chaussées. Aussi, avant d'accorder une autorisation, l'autorité saisie de la demande aurait-elle dû examiner, si le service proposé répondait bien à l'existence d'un besoin. Ce dernier n'était-il déjà pas satisfait par un entrepreneur ou une ligne ferroviaire, car par services existants il faut entendre non seulement les moyens de transport par automobiles, mais aussi par chemins de fer².

S'il est des hypothèses où l'autorisation peut fonctionner, il en existe d'autres où ce régime doit être employé. Cette formalité devient une obligation pour l'autorité administrative dans deux cas d'après M. La-

(1) C. d'Etat, 11 juillet 1934. Ann. ch. d. f. et tram., 1934. 5^e livraison.

(2) Note de M. LAROQUE sous l'arrêt MIRONNEAU.

C. d'Etat, 13 janvier 1933. S. 1933, 4^e cahier mensuel, p. 41.

roque. « Directement lorsque la collectivité administrative a pris l'engagement de garantir à un concessionnaire le monopole des transports (C. d'Etat, 16 décembre 1921). Indirectement, en raison du droit à indemnité que peut ouvrir, dans certaines hypothèses au concessionnaire d'un service public, le fait pour le concédant de ne pas accomplir tous les efforts désirables, afin d'assurer le fonctionnement du service concédé dans des conditions financières satisfaisantes (C. d'Etat, 9 décembre 1932, Cie des Tramways de Cherbourg).

Les arrêts rendus sur cette question étaient relatifs à des conflits entre entrepreneurs routiers et chemins de fer locaux, mais pourquoi les principes dégagés de ces jugements par M. Laroque, ne s'appliqueraient-ils pas aux réseaux d'intérêt général ?

L'Etat, comme un concédant ordinaire, doit mettre son concessionnaire dans la situation la meilleure pour exploiter économiquement et d'une façon rémunératrice. Aussi aurait-il bien agi, non seulement en invitant ses agents à prendre les mesures utiles contre la concurrence faite par les services automobiles (circulaire du ministère des travaux publics du 26 novembre 1931), mais aussi en sanctionnant leur abstention, puisqu'elle s'est manifestée dans la plupart des cas. Ainsi l'on aurait évité le spectacle de nombreux services réguliers concurrençant des trains rapides et fréquentés, comme sur les relations : Paris-Fontainebleau, Marseille-Aix, etc...

M. Josse, dans sa note sous l'arrêt Ramel, interprète encore plus largement les jugements rendus par

le Conseil d'Etat. Pour lui, le régime de l'autorisation est non seulement légal, mais aussi obligatoire à l'intérieur des agglomérations et surtout sur les voies publiques à grand trafic. Dans ces deux cas, le préfet pourrait élaborer une réglementation générale des transports, qui constituerait une amorce à la coordination totale. « Une modification du code de la route, substituant au régime de la déclaration celui de l'autorisation aurait pu, avant le décret du 19 avril 1934, rendre applicable, en toutes régions et sur toutes les relations, les solutions admises par la jurisprudence en raison de circonstances particulières de temps et de lieux » ¹. Les arrêts du Conseil d'Etat avaient aussi fixé les grands principes relatifs à la substitution des services automobiles aux trains : ils ont été consacrés par les décrets du 30 décembre 1933 et du 19 janvier 1934. La même procédure fut employée pour le régime de l'autorisation, puisque le décret-loi du 19 avril 1934 en a rendu obligatoire l'application. Mais le gouvernement ne prit cette mesure, qu'après avoir recueilli l'avis du Conseil National économique dont il convient d'analyser les principales dispositions.

II. — LE CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE.

Pour étudier le problème des transports, le Conseil National économique avait chargé sa commission permanente d'effectuer une enquête destinée à faire con-

(1) Coordination des transports par fer et par route, d'après la jurisprudence, p. 21, 1^{er} alinéa.

naître les opinions des transporteurs et des usagers sur les remèdes à apporter à la crise. M. Josse fit un rapport préliminaire qui fut soumis aux principaux groupements et administrations intéressés pour avoir leurs observations. Enfin, après avoir poursuivi dans ses séances du 14, 18 décembre 1933, 8, 22 et 23 janvier 1934, la discussion générale du problème posé, le Conseil National économique formula son avis le 17 février 1934.

Il propose tout d'abord la Constitution de deux organismes consultatifs : l'un, dans le cadre de la nation (Conseil National des transports); l'autre, dans les limites de la région ou du département (Conseil Régional). Tous deux seraient composés d'une façon analogue selon une formule tripartite. Ils comprendraient des représentants des usagers et des représentants des transporteurs ainsi que du personnel. Parmi les premiers, figureraient aussi un membre de la défense nationale et un membre de l'administration des P. T. T., car la coordination des transports doit avoir des conséquences importantes pour ces deux services.

Le Conseil régional assisterait le Préfet pour toutes les questions intéressant la répartition du trafic entre les diverses entreprises, et même pour celles relatives aux tarifs, aux conditions de transport et de travail du personnel. Il ne statuerait qu'en premier ressort, l'affaire pouvant toujours être portée devant le Conseil National. Celui-ci remplirait donc le rôle de juge d'appel, en dehors de ses fonctions de juge ordinaire qu'il assurerait en face des problèmes posés par la

coordination de tous les modes de transport. Il serait chargé d'apporter sur un plan général « les vues d'ensemble indispensables »¹ et constituerait ainsi « le pivot de l'organisation future »¹. Cette dernière, comme l'a prévue le Conseil National économique, serait basée sur l'assouplissement des chemins de fer, et sur l'obligation pour les entrepreneurs routiers de se plier à certaines formalités. Celles-ci sont nécessaires, soit pour assurer la sécurité du public, soit pour réglementer harmonieusement les transports. Tandis que tous les services automobiles doivent être soumis aux mesures de police, l'hésitation est possible sur les catégories de transports que régira le principe de l'autorisation. D'après le Conseil National économique, l'existence de tous les transports publics lui sera subordonnée, qu'il s'agisse de transports réguliers ou occasionnels, car ces derniers sont ceux qui, souvent, offrent le moins de garanties au public. Quant aux transports privés, il en seront totalement exemptés. Seule une extension des dispositions de la loi du 21 mai 1836, art. 4, relative aux subventions pour dégradation aux chemins vicinaux, est prévue pour les transports privés exceptionnels qui font un usage anormal de la route.

Mais s'il est utile de connaître quels sont les transports soumis à la formalité de l'autorisation, tout aussi intéressant est de savoir en quoi cette dernière consiste. De nombreuses précisions ont été apportées, tant sur ses conditions que sur sa procédure et sa durée. Les entrepreneurs l'ayant obtenue de-

(1) Problème des transports. I. Conseil National économique, p. 14, 4^e alinéa.

vront publier leurs horaires et leurs tarifs, contracter une assurance couvrant tous les risques virtuels, et établir un statut de travail pour le personnel. Elle ne sera octroyée qu'après une introduction de demande auprès du Préfet ou du Ministre, qui ne prendront une décision qu'après avoir reçu l'avis formulé soit par le Conseil national, soit par le Conseil régional. La durée sera fixée pour trois ou cinq ans : intervalle empêchant la constitution de quasi monopoles, mais suffisant cependant pour permettre à l'entrepreneur d'amortir son matériel, et de retirer les bénéfices dûs à ses efforts.

Lorsque le chemin de fer aura fait l'objet de quelques réformes libérales et que l'automobile aura subi quelques freins, comment procédera-t-on à la coordination des transports ? Le Conseil National économique recommande à la puissance publique de susciter des ententes entre les transporteurs intéressés. Dans les seules hypothèses où l'accord ne pourra être conclu, les mesures d'autorité seront employées.

Les dispositions prises tant par la jurisprudence que par le Conseil national économique, sont imprégnées d'un grand esprit de conciliation et paraissent proposer le moyen le meilleur de dénouer la crise des transports ; ausssi, sous réserve de quelques modifications de détail, le décret-loi les a-t-il entérinées purement et simplement.

CHAPITRE II

CONTENU DU DECRET

Sommaire : Le comité de coordination. — Transports soumis en décret. — Interdiction de créer de nouveaux services. — Obligation d'effectuer une déclaration à la préfecture. — Nécessité d'une autorisation pour toute création de nouveaux services. — Sanctions éventuelles.

Afin de satisfaire à l'urgente nécessité de mettre fin, dans l'intérêt des finances publiques, comme dans celui de l'économie nationale toute entière, à la situation actuelle des transports publics, le gouvernement s'est enfin décidé à tenter quelques réformes au moyen d'un décret publié le 19 avril 1934.

*
**

Il institua tout d'abord un comité chargé de la coordination des transports ferroviaires et routiers. Cet organe est composé d'un expert désigné par le comité de direction des grands réseaux, d'un expert désigné par les organisations professionnelles des voies ferrées d'intérêt local, d'un expert désigné par les orga-

nisations professionnelles des transporteurs par route ayant des contrats avec l'Etat, les départements et les communes, de deux experts désignés par les organisations professionnelles des transporteurs libres de voyageurs et de marchandises. Enfin, un arbitre est nommé par ces cinq représentants, ou à défaut d'accord entre ceux-ci, par le ministre des Travaux publics. Le mandat de ces membres est de trois ans et peut être renouvelé. Les premiers experts appelés à remplir ces hautes fonctions ont été récemment désignés : ce sont MM. Dautry, Jourdain, Mariage, Musnier et Hinzelin. L'arbitre est M. Watier, inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur des voies navigables et des ports maritimes.

La mission du comité de coordination consiste tout d'abord à régler les difficultés qui pourraient naître de l'interprétation du décret, et ensuite de chercher à réaliser des ententes départementales ou régionales entre tous les transporteurs intéressés. Si les pourparlers ne sont pas susceptibles d'être poursuivis à l'amiable, l'arbitre agira par voie d'autorité, pour maintenir ou modifier les services existants, pour en créer ou en supprimer, le tout sous réserve de l'approbation du ministre des Travaux publics. L'arrêté ministériel, pris sur l'initiative de l'arbitre, fixera les conditions auxquelles seront soumis les transporteurs routiers, et notamment, les questions d'horaires, de tarifs et de transports postaux.

*
**

La composition et les attributions du comité de

coordination étant définies, il est permis de se demander à quelles catégories de transports s'étendra la compétence de cet organe. L'article 7 soumet à l'application du décret tous les transports publics, c'est-à-dire ceux qui sont « offerts au public dans un but commercial, pour le transport des voyageurs ou des marchandises. » Une exception cependant est prévue en faveur des services exceptionnels des transports de voyageurs, qui sont destinés à faire face à des besoins intermittents. Il ressort de là que deux catégories de transports échappent au décret : les transports privés et les transports exceptionnels.

Par transports privés, il faut entendre ceux qui sont effectués par un exploitant pour ses propres besoins, au moyen de ses propres véhicules et à l'aide de son propre matériel. L'exploitant peut être un agriculteur, un commerçant, un industriel. Mais que penser du cas des sociétés coopératives ou de groupements économiques, propriétaires des marchandises qu'ils fournissent à leurs membres ? En Suisse, ces transports sont considérés comme privés ; en France, le Conseil d'Etat a décidé de les soumettre au décret, en raison de leur caractère commercial. Quel que soit l'exploitant, le service effectué doit avoir pour but la satisfaction des propres besoins de l'intéressé, comme par exemple pour un industriel, le transport de ses ouvriers de certains points de concentration jusqu'à un chantier assez éloigné de la ville. Quant aux transports de marchandises, ils servent, en général, soit à amener les marchandises dans les établissements de l'entreprise, soit à les transférer d'un endroit à

un autre à l'intérieur de ces derniers, soit à les conduire chez l'acheteur. Comme transports effectués pour une autre fin que les nécessités de l'exploitation considérée, on peut songer aux transports gratuits de marchandises pour le compte d'un tiers, ou au transport d'une partie de personnel au lieu d'un concours ou à l'occasion d'une excursion ? Mais si cette distinction est possible en théorie, elle n'a guère d'utilité dans la pratique ; car ces transports sont alors considérés comme exceptionnels et échappent par là au décret.

L'exploitant doit utiliser aussi ses **propres véhicules** : En dehors de l'hypothèse de propriété, celle de location peut-elle jouer ? Lorsque le bail est passé pour une année, il est juste que les transports soient considérés comme privés ; mais dans le cas où la durée de location est d'un mois, d'une semaine et même de quelques heures, quelle solution admettre ? Il y aurait des loueurs professionnels d'autobus et surtout des camions, qui échapperaient au décret et permettraient une évasion plus ou moins grande du trafic au détriment de la route et du rail. C'est la raison pour laquelle les réseaux ont fixé, dans leurs accords, une durée de location d'au moins trois mois, pour que les transports effectués soient considérés comme privés.

Les véhicules seront conduits par le propre personnel de l'entrepreneur : on a voulu éviter par là que l'entreprise fasse exécuter ses transports par un tiers, en lui donnant ses propres véhicules en location. Le service des camions doit être assuré, soit par le

propriétaire de l'entreprise personnellement, soit par des employés qui n'exercent pas de façon indépendante la profession de voiturier.

Ce sont non seulement les transports privés qui échappent au décret, mais aussi les services exceptionnels. Il faut distinguer ceux-ci des services périodiques, qui se renouvellent à des intervalles réguliers, comme ceux qui sont organisés pendant certaines saisons, ou à l'occasion de certains événements. En outre, ils ne sont pas à confondre avec les services occasionnels, comme les services d'excursions ou de cérémonies publiques. Les services exceptionnels sont ceux qui sont irréguliers, dans le temps et dans l'espace; les transports organisés pour des cérémonies privées en constituent un exemple intéressant.

Sont donc soumis au décret, tous les transports effectués pour le public par des entrepreneurs de transports, dans des conditions de régularité comportant la desserte habituelle de parcours déterminés. Certains ont parlé de l'exclusion des transports gratuits, car le décret ne vise que les transports effectués dans un but commercial. Mais sommes-nous actuellement dans une période permettant de se livrer à des besognes désintéressées ? Aussi l'intérêt de la question n'étant que très faible, serait-il vain d'insister. Par contre, l'expression « offert au public » a fait couler plus d'encre. L'entrepreneur doit-il par une sollicitation permanente consistant en des affichages d'horaires, d'itinéraires et de tarifs, faire connaître à tous les usagers, les conditions essentielles des transports qu'il se déclare prêt à assurer ? D'après

quelques commentateurs, il n'y a pas transport public, lorsque le bénéficiaire du transport est préalablement désigné et que le transport est effectué dans un but privatif. Dans ce cas, en effet, aucune mesure de propagande n'a été effectuée. Mais le décret n'a certainement pas prévu, comme condition essentielle de son application, la réalisation d'une réclame tapageuse. Il suffit, semble-t-il, pour qu'un transport soit public, qu'un entrepreneur mette son matériel et son personnel à la disposition des usagers. Cette solution paraît d'autant plus logique que, si l'on adoptait l'autre, tous les entrepreneurs traitant de gré à gré avec le client échapperaient aux prescriptions du décret. Il y aurait là non seulement un moyen détourné, mais une invitation à frauder la loi.

*
**

Le législateur ne s'est pas contenté de prévoir le régime futur des transports; auparavant, il a voulu l'asseoir sur des bases solides, dérivant de la situation de fait actuelle. Aussi a-t-il prescrit à tous les entrepreneurs existant à la date de parution du décret, de faire une déclaration à la préfecture dans un délai de quinze jours. Cette formalité avait pour but de déterminer tout d'abord les noms, prénoms et domicile de tout entrepreneur, ainsi que le siège de son établissement, puis la consistance des services assurés. Pour les services réguliers, l'itinéraire devait être précisé, ainsi que les localités desservies, les jours de marché et le nombre de voyages journaliers effectués dans chaque sens. Pour les services

occasionnels, l'entrepreneur mentionnerait la nature du service qu'il assure, le nombre moyen de véhicules affectés à chaque zone et de kilomètres parcourus par mois. Enfin, il ferait connaître les tarifs qu'il pratique, depuis quelle date fonctionne chacun des services assurés et quelle est la composition du matériel. Afin de simplifier les discussions futures par la limitation du nombre des transporteurs, le décret obligeait chaque entrepreneur à s'affilier à un groupement professionnel.

*
**

A cette formalité de la déclaration, s'ajoute l'interdiction de créer tout nouveau service. Cet article doit être interpréter dans un sens très large. Ainsi les services occasionnels ne peuvent être transformés en services réguliers; les itinéraires resteront les mêmes; enfin, le nombre de véhicules ne sera pas augmenté. Cette dernière particularité a été mise en évidence dans un arrêt rendu le 14 septembre 1934 par le tribunal de première instance de Rouen. La Cie des tramways de cette ville attaquait M. Notamy pour avoir fait circuler deux véhicules en plus de ceux qu'il avait déclarés à la préfecture. Le jugement prononça la condamnation de cet entrepreneur « attendu que Notamy a augmenté le nombre de ses autocars de deux unités sans faire aucune demande, ni aucune déclaration à la Préfecture de la Seine-Inférieure, comme il en avait l'obligation ».

*
**

Pour créer tout service nouveau, il est donc nécessaire actuellement qu'une autorisation du ministre des Travaux Publics soit donnée après examen du Comité de coordination et sur proposition de l'arbitre. Cette disposition n'est pas une innovation comme nous l'avons vu précédemment, mais simplement la consécration d'un état jurisprudentiel existant antérieurement. Un règlement d'administration publique fixera les conditions auxquelles sera soumis l'octroi de l'autorisation et les obligations qu'elle créera à l'égard de l'entrepreneur. Il est probable que, même pour ces modalités de détail, le gouvernement s'inspirera des propositions faites par le Conseil National économique.

Quelles qu'importantes que soient toutes ces mesures prises par le décret pour assainir le régime des transports, il en est une cependant qui l'emporte sur les autres et qui mérite une attention particulière: c'est celle dont le but est de proposer des ententes amiables pour réaliser plus aisément la coordination des différents modes de transports.

QUATRIEME PARTIE

LES ENTENTES DEPARTEMENTALES OU REGIONALES ¹

(1) Cette étude résulte exclusivement d'une enquête faite par l'auteur de cet ouvrage auprès des services de coordination du réseau P.-L.-M. Cette raison expliquera l'absence de bibliographie.

CHAPITRE PREMIER

OBJET DES ENTENTES

Sommaire : Caractère des mesures prises — leurs causes — leur justification.

Modalités : cadre des ententes — cas de deux réseaux passant dans une même circonscription.

Tandis que, pour assurer la coordination des transports, les pays étrangers ont presque tous fixé des zones rigides à l'intérieur desquelles le monopole est laissé soit au rail, soit à la route, la France, au contraire, n'a pris sur ce point que des mesures de principe, laissant à l'initiative des intéressés le soin difficile de régler les détails de cette délicate question.

De nombreuses personnes se demandent la raison d'une telle attitude. En effet, lorsqu'un particulier, qu'il soit agriculteur, industriel ou commerçant, voit le déséquilibre se produire dans ses affaires ou le désordre régner dans sa maison, il prend immédiatement et d'autorité, des mesures précises, pour remédier à cette situation néfaste, et ne se contente pas de donner des directives générales pour ramener la prospérité dans son exploitation. Dans le domaine

des transports, le public s'attendait à voir le gouvernement fixer des bases solides, sur lesquelles serait établi un plan de coordination. Déterminer, par exemple, ce qu'il entendait par petite, moyenne et grande distance, fixer dans quelles limites les services ferroviaires et routiers pourraient se mouvoir, et préciser la façon dont les transporteurs automobiles seraient choisis pour assurer, soit des services parallèles au rail, soit des services affluents, tels étaient quelques-uns des nombreux points qui, semble-t-il, auraient permis de guider les transporteurs dans la tâche ardue qu'ils entreprenaient. Or, sur toutes ces questions, le législateur garde un prudent silence. D'aucuns ont voulu voir là une des preuves de la largesse et de la souplesse d'esprit dont on aime à parer l'esprit français; d'autres ont pensé que l'hésitation était encore grande chez les auteurs du décret sur tout ce qui touchait à la matière des transports, et que, dans la crainte de prendre des mesures néfastes, les gouvernants avaient préféré réserver aux transporteurs le soin de jeter eux-mêmes les fondements d'une telle organisation.

Quelle que soit la cause d'une pareille attitude il semble que le principe des ententes est assez défendable. S'en remettre à l'arbitraire de chiffres qui s'appliquent à toutes les régions et qui ne conviennent à aucune, préciser d'une façon absolue des critères de répartition dans le pitoyable pêle-mêle des entreprises routières, c'était là risquer d'aller vers la faille complète du système et, parallèlement, retarder la solution d'un problème qui s'avérait plus grave de

jour en jour. Au contraire, en provoquant des ententes, le décret offrait aux parties adverses la possibilité de réaliser des accords, dont les concessions réciproques éviteraient de léser l'une d'elles au bénéfice de l'autre. De plus, il allait au devant de l'intérêt général, puisque les transporteurs de la région ou du département considéré étudiaient la question chez eux et étaient mieux à même d'indiquer quelles étaient les marchandises qui convenaient le mieux au rail ou à la route, et dans quelles limites kilométriques l'un devait être préféré à l'autre.

Mais auparavant, il s'agissait de savoir quel serait le cadre que l'on adopterait pour étudier les différents projets. Serait-ce le département ou la région ? La première circonscription a l'avantage d'avoir des limites nettement définies; en outre, toutes les déclarations effectuées par les transporteurs ont été faites au chef-lieu. Mais n'a-t-elle pas, par contre, l'inconvénient d'être par trop administrative, c'est-à-dire arbitraire, alors que la région est constituée par un tout économique, dont les différentes exploitations commandent les courants de trafic ? Dans leurs études, les réseaux n'ont pas adopté une attitude uniforme. Le Nord a divisé ses lignes en cinq *régions*; l'Etat s'est occupé tout d'abord de la *région* de la Seine-Inférieure pour se limiter ensuite au *département* des Deux-Sèvres; le P.-L.-M. a passé un projet d'accord avec les transporteurs du *département* du Doubs; mais il a engagé aussi des pourparlers dans les *régions* lyonnaise et marseillaise.

Que se passera-t-il lorsque deux réseaux desser-

viront un même département ou une même région ? Les études auront-elles lieu conjointement entre les deux entreprises ferroviaires, ou seront-elles menées d'une façon distincte ? Au point de vue économique, la solution n'est pas douteuse : il faudrait ignorer que telle ligne relève soit du réseau de l'Etat, soit du P.-O.-Midi, et ne considérer que la voie ferrée et la route. Mais cette méthode, qui paraît idéale, se heurte à des complexités diverses, et surtout à des divergences de doctrines qui subsistent encore entre les compagnies de chemins de fer. Aussi voyons-nous le P.-O.-Midi traiter avec l'Etat de la coordination dans la région bordelaise, tandis que, dans l'Hérault, il étudie la question en particulier sans la collaboration du P.-L.-M.

Mais si les systèmes employés par les réseaux sont différents sur ces quelques points, il existe, par contre, d'autres problèmes qui, au cours des pourparlers entre transporteurs, ont reçu des solutions à peu près uniformes. Ce sont ces dernières qui ont servi de bases aux accords conclus jusqu'à aujourd'hui par les transporteurs.

CHAPITRE II

BASES TECHNIQUES DES ENTENTES

Sommaire : Attribution à la route des transports à petites distances. — Exceptions.

Attribution au rail des transports à grandes distances. — Exceptions.

Le but de ces ententes est tout d'abord de délimiter le rôle ainsi que le domaine du rail et de la route, et ensuite d'assurer la liaison et la coopération de l'un et de l'autre. Il est donc nécessaire, pour que les accords soient complets, qu'ils portent à la fois sur le trafic voyageurs et sur le trafic marchandises; quoique ces deux points ne puissent être résolus de la même façon en raison de la très grande complexité que présente ce dernier, néanmoins, il est des principes qui s'appliquent dans les deux cas et qui ont été dégagés au fur et à mesure des discussions entre transporteurs.

1) Abandon du rail à la route.

Le rail doit laisser à la route les services que celle-ci, toutes conditions égales d'ailleurs, peut assurer

plus économiquement et plus commodément. Aussi tous les transports à petites distances paraissent-ils devoir lui être réservés. Mais s'il est facile de poser un tel principe, il est plus ardu d'en déterminer l'application. Comment procéder pour fixer les lignes ferroviaires à supprimer et les gares à fermer ? Il s'agit, en définitive, d'évaluer quelles sont les recettes et les dépenses accusées par chaque ligne ou section de ligne. Deux critères ont permis d'en apprécier le montant. Dans tous les cas, on considère les économies intrinsèques qu'engendrerait la fermeture d'un certain parcours : la suppression du matériel, du personnel et de l'entretien de la voie entraînerait des réductions de dépenses proportionnelles au nombre de kilomètres fermés. De plus, l'examen du trafic fournit un second élément d'appréciation. Pour le trafic voyageurs, les réseaux calculent combien de voyageurs-kilométriques ont circulé sur la ligne considérée, et ils arrivent à ce résultat en tenant compte non seulement des personnes qui se sont déplacées à l'intérieur de la section en cause (trafic intérieur), mais encore de toutes celles qui l'ont traversée sans s'y arrêter (trafic de transit) ou qui, parcourant une partie de cette ligne, ont aussi effectué un déplacement en dehors de celle-ci (trafic au delà). Pour les marchandises, la détermination des recettes kilométriques et du tonnage moyen assuré journallement par ligne ou section de ligne donne une base suffisante pour constater le trafic accusé. Nantis de tous ces chiffres pour lesquels il est fait une assez large part d'approximation, les réseaux peuvent ébaucher le tableau des premières fermetures.

Immédiatement, deux solutions paraissent possibles : ou bien la ligne sera fermée intégralement à tout trafic, si les recettes marchandises propres ne suffisent pas à couvrir les dépenses d'un service économique, réduit à un train quotidien de marchandises; ou bien la ligne sera abandonnée seulement au trafic voyageurs, dans le cas où le trafic marchandises suffit à payer les frais correspondant à son acheminement, mais où le trafic voyageurs paraît trop faible pour rémunérer même un service d'autorails. Toutes ces lignes fermées totalement ou partiellement seront désormais octroyées à la route; mais seront-elles les seules ? N'y aura-t-il pas des tronçons de grandes lignes dont l'exploitation incombera aux transporteurs routiers, et des lignes à petites distances, qui continueront à faire l'objet d'un trafic par fer ?

Les premiers seront constitués par les parcours situés entre certaines gares importantes appelées gares-centres. Afin d'assurer des transports de voyageurs plus rapides, les réseaux se proposent de supprimer les trains omnibus sur certaines lignes et de les remplacer par des trains directs. Aussi les gares secondaires seraient-elles fermées au trafic voyageurs sur certaines grandes lignes, et l'exploitation serait assurée par autobus. A l'inverse, quelques voies ferrées de faible longueur continueraient d'être exploitées par le chemin de fer. Certaines lignes stratégiques par exemple rentrent dans cette catégorie, car elles présentent un très grand intérêt pour la défense nationale. De plus, le mauvais état des routes desser-

vant une région déterminée obligera les réseaux à continuer l'exploitation ferroviaire. Enfin, cette politique s'appliquera à la plupart des lignes de montagne sur lesquelles le prix de revient de transport par route sera plus élevé que par fer, et où les éléments atmosphériques, comme la neige, risquent de provoquer la suspension de la circulation pendant certaines époques de l'année. La part des transporteurs routiers ayant été dégagée à grands traits, il reste alors à examiner quel sera le trafic réservé aux entreprises ferroviaires.

2) *Abandon de la route au rail.*

Cet abandon pourra revêtir deux formes : ou les services automobiles seront supprimés purement et simplement, ou ils seront maintenus, mais à la condition de satisfaire à certaines prescriptions particulières. La première hypothèse concerne surtout les transports à grandes distances et la plupart de ceux qui sont parallèles à la voie ferrée. Dans la seconde, rentrent les services dont les deux extrémités aboutissent à une gare, mais dont l'itinéraire est différent de celui du chemin de fer, les services dont une partie seulement est parallèle au rail, et enfin ceux qui le sont complètement et qui ne subsistent que pour suppléer à certaines lacunes de la desserte ferroviaire.

Dans ces quelques cas, les entrepreneurs de transport-voyageurs souscrivent à ce que l'on appelle, la clause de non-concurrence, c'est-à-dire qu'ils s'en-

gagent à cesser toute concurrence sur les parcours réservés aux chemins de fer de par les accords conclus, qu'ils s'efforceront de fixer des horaires s'intercalant entre ceux des trains, et qu'ils percevront des prix au moins égaux à ceux d'un billet simple plein tarif de 3^e classe. Quelquefois d'autres conditions sont encore exigées, comme celles qui consistent à interdire aux transporteurs routiers de prendre des voyageurs de telle ou telle localité se trouvant sur un parcours considéré ou à les obliger à réduire le nombre de leurs navettes.

En ce qui concerne les transports marchandises, la doctrine n'a pas fourni des données suffisantes pour dégager des principes aussi nets que dans le trafic voyageurs. Cependant, il est possible de prévoir que certaines dérogations seront apportées à la théorie des grandes distances, notamment à propos des transports de bestiaux, de déménagements et de marchandises par camions spécialement aménagés. Sur les premiers, les opinions divergent : les uns vantent les avantages du camion qui fait le service de porte à porte et dessert mieux que le rail les voies transversales, les autres s'intéressent plutôt aux efforts des réseaux pour améliorer le transport et réduire les tarifs. Mais néanmoins, il est possible qu'un régime spécial soit admis, ne serait-ce que pendant la période d'amortissement des véhicules. Il en est de même pour les transports de déménagements par route, qui ont été accueillis très favorablement par les usagers. Aussi, en raison des nombreux avantages qu'ils présentent, des clauses dérogatoires se-

ront-elles insérées dans les accords. Des services par camions aménagés servant aux transports du vin, du lait, des eaux minérales, du pétrole, etc., feront sans doute l'objet d'autres exceptions que l'étude plus complète de la coordination permettra de préciser.

En s'inspirant de ces quelques principes, comment peut-on concevoir l'organisation des chemins de fer et des services routiers ?

CHAPITRE III

ORGANISATION DES TRANSPORTS

Sommaire : Le chemin de fer : système des gares-centres.
La route : services de remplacement et de complément.

A la fin du XIX^e siècle, les réseaux français d'intérêt général ont atteint un degré de développement que justifiait seule l'absence de moyens de transports concurrents. Aussi, de nombreuses lignes furent-elles créées, quoique ne devant assurer qu'un très faible trafic, et de nombreuses gares furent-elles ouvertes, bien que leur desserte ne fut pas absolument indispensable. L'apparition de l'automobile obligea le chemin de fer à modifier les modalités de son exploitation, tout d'abord, en supprimant certaines gares secondaires pour ne laisser substituer que des gares-centres, et ensuite, en remplaçant par des services routiers les trains desservant les lignes déficitaires.

1) *Le chemin de fer.*

Pour réaliser cette conception nouvelle des transports, les réseaux doivent procéder tout d'abord à la

détermination des gares les plus importantes. Ils les choisiront en raison de l'intensité de trafic qu'elles représentent, ou en fonction de leur situation géographique. La distance qui les séparera sera de 20 à 30 km. A chaque gare-centre correspondra ce que l'on appelle une zone de trafic régional, limitée par les deux gares-centres immédiatement voisines de celle considérée. Les localités rentrant dans cette circonscription seront, en principe, desservies par les services routiers tant en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises. Quant aux agglomérations situées en dehors de ces limites, elles relèveront du chemin de fer. La répartition des transports se ferait alors de la façon suivante pour le trafic voyageurs : sur les lignes secondaires desservies seulement par des trains-omnibus, ceux-ci seraient supprimés et remplacés par des autobus; sur les lignes de grand trafic desservies par des rapides et des express, des trains semi-directs ou des automotrices, ne s'arrêtant que dans les gares-centres, seraient substitués aux trains omnibus, les autobus assurant les parcours intermédiaires.

Quant aux marchandises, elles seraient transportées par les services routiers dans les zones où toute exploitation ferroviaire serait supprimée. Mais dans de nombreux cas, il sera nécessaire de maintenir un service de marchandises par fer. Pour les zones de trafic régional, le trafic de wagons complets dépendra de l'automobile, sauf pour certains transports massifs ou provenant d'embranchements particuliers. Le même principe s'appliquera au trafic de détail.

En ce qui concerne celui-ci, aux grandes distances le chemin de fer ne l'assurera qu'en wagons de groupages sur les relations de gare-centre à gare-centre. Les services routiers procéderont tout d'abord au ramassage des expéditions partielles dans les gares intermédiaires pour les conduire aux gares-centres, ensuite à la livraison des colis dans la zone en question.

Quelles répercussions cette nouvelle organisation des chemins de fer aura-t-elle sur celle des services routiers ? Telle est la question qui reste à examiner.

2) *La route.*

Les services routiers se diviseront en deux grandes catégories : les services de complément, et les services de remplacement. Les premiers seront soit des services subventionnés ou concédés, restant soumis aux clauses de leurs cahiers des charges, soit des services libres, réguliers ou occasionnels, réglementés par le décret du 19 avril 1934. Les seconds se composeront des services ferroviaires devenus routiers. Cette substitution sera réalisée de façon telle que le trafic restera assuré dans des conditions au moins aussi satisfaisantes que par le passé. Aussi, pour assurer le remplacement complet des trains, les autobus devront-ils être aménagés de telle sorte qu'ils puissent acheminer en même temps que les voyageurs, les bagages, les colis express et agricoles, les colis postaux et le courrier postal, le surplus étant enlevé par camionnettes ou camions suivant les cas.

Mais il ne suffit pas de déterminer des services, il faut aussi examiner quel sera le caractère administratif qu'ils présenteront. Garderont-ils une teinte ferroviaire totale ou partielle ? Ou leur exploitation sera-t-elle complètement distincte de celle des chemins de fer ?

Dans cette dernière hypothèse qui sépare totalement la route du rail, le contrat de transport naîtrait et expirerait aux gares-centres. Aussi les billets ne pourraient être délivrés de bout en bout, lorsque les trajets effectués seraient mixtes. En outre les enregistrements de bagages ne seraient plus directs. Enfin, les tarifs de marchandises ne comporteraient plus de taxes combinées. Ce régime procurerait aux entrepreneurs routiers un maximum d'autonomie, mais le public et le personnel seraient sacrifiés. En effet, les usagers souffriraient de cette dualité d'exploitation qui entraînerait l'abolition du trafic combiné de la route et du rail. Par ailleurs, une compression brutale et massive des cheminots s'imposerait. Un allègement financier peut-être en résulterait-il, mais au prix de quelles répercussions sociales ?

C'est pourquoi il y aurait intérêt à conserver le caractère ferroviaire aux services routiers, et non point seulement en partie, sous la forme des services de correspondance actuels, mais intégralement. Les entreprises routières ne s'occuperaient que de la partie technique de l'exploitation, et seraient rémunérées de leur concours par un forfait kilométrique ou par l'attribution totale des recettes avec un minimum garanti. Ainsi, le licenciement du personnel serait assez

réduit, puisque le travail de tarification et de comptabilité resterait aux chemins de fer. De plus, il paraîtrait peut-être possible de ne pas fermer toutes les gares se trouvant sur les lignes supprimées, et de conserver, en assouplissant un peu leur organisation, celles qui sont situées à l'intérieur même des agglomérations.

Après avoir dégagé les principes relatifs aux fondements de la coordination et à la nouvelle organisation des transports, il est utile d'examiner actuellement la façon dont ils ont été appliqués dans les accords passés par les réseaux.

CHAPITRE IV

PROCEDURE DE L'ACCORD

Sommaire : Préliminaires.

Comité de coordination.

Arrêté ministériel.

Avant d'entreprendre l'étude des accords conclus dans différentes régions, il paraît intéressant de retracer le processus qu'ont suivi les transporteurs pour élaborer une entente entre eux.

Le premier travail qui s'impose en une telle circonstance consiste à fixer les entrepreneurs routiers avec lesquels le réseau intéressé devra discuter : l'examen des déclarations faites à la préfecture en vertu du décret du 19 avril 1934 suffira pour fournir les renseignements utiles. Muni de ces éléments indispensables, tout transporteur aurait la possibilité de proposer le principe d'un accord et le moyen de le réaliser. En général, ce sont les compagnies ferroviaires qui prennent une telle initiative. Elles établissent un plan de répartition des transports, en s'inspirant de la situation économique du pays. C'est là que se trouvent mentionnées les lignes à supprimer

et les services routiers dont l'exploitation cessera, ou ne sera maintenue que sous réserve de certaines prescriptions. Ce projet est discuté par les deux parties dans une ou plusieurs réunions officielles selon la difficulté des problèmes soulevés par la contrée envisagée. Le lieu de ces assemblées est en général le chef-lieu du département, lorsque l'étude a pour cadre le département; ou le chef-lieu du département le plus important, lorsqu'une région tout entière est prise en considération. Quelquefois aussi, une ville est choisie seulement en raison de sa situation géographique, comme Beauvais. L'accord peut être établi sur tous les points d'une seule fois, ou ne se réaliser que par étapes : dans ce cas, une entente de principe est tout d'abord signée. Puis, un plan de répartition fixe les services routiers et ferroviaires soit à supprimer, soit à maintenir. Enfin, les entrepreneurs chargés de desservir les différents parcours sont nommés. Lorsque l'accord est réalisé entre les représentants les plus qualifiés des entrepreneurs routiers, il est communiqué à tous les transporteurs qui peuvent soit le rejeter, soit l'accepter purement et simplement, soit proposer des réserves. Le projet est alors adressé au Ministre des Travaux publics, dès qu'un nombre suffisant de membres s'y est montré favorable. Les autorités officielles locales et les usagers (conseillers généraux, chambre de commerce, etc) sont invités alors à fournir leurs observations, puis le dossier complet est soumis au comité de coordination. Enfin, lorsqu'un texte définitif est adopté il fait l'objet d'un arrêté ministériel, qui fixe la date et les modalités d'application de l'accord.

CHAPITRE V

DIFFICULTES RENCONTREES AU COURS DES ACCORDS

Sommaire : Multitude des transporteurs routiers. — Obstacle tenant au système des compensations. — Intransigeance des chemins de fer d'intérêt secondaire. — Choix difficile des entrepreneurs. — Exigences de la poste. — Revendications des familles nombreuses, des mutilés et réformés de guerre.

De nombreuses personnes se sont étonnées des lenteurs avec lesquelles les travaux de coordination ont été menés. Mais elles ignorent sans doute la foule d'obstacles qui entravent la réalisation d'une tâche pourtant urgente. Essayer tout d'abord de déterminer, ces difficultés et ensuite, d'en faire apprécier l'importance tel sera le but de ces quelques lignes.

1) Multitude des entrepreneurs de services routiers.

Les transporteurs routiers peuvent être classés en trois catégories : les représentants de certains cons-

tructeurs (Citroën et Renault), les entrepreneurs qui accomplissent consciencieusement leur profession, et enfin, la « poussière de petits propriétaires marrons transportant n'importe quoi, n'importe où, pour n'importe quel prix ». Ceux qui créent le plus de difficultés à la conclusion des accords sont naturellement les membres de la première et de la dernière classe; ceux-ci, parce qu'ils tentent d'attirer à eux le plus de trafic possible, ceux-là, parce qu'ils refusent de supprimer des services qu'ils prétendent avoir établis rationnellement. Le décret, prévoyant sans doute cet obstacle, avait essayé d'y parer en obligeant chaque propriétaire de véhicule à adhérer à un groupement professionnel. Mais nombre de transporteurs, craignant que leurs intérêts soient mal soutenus par des représentants qu'ils ne connaissent pas, veulent discuter eux-mêmes du maintien ou de la suppression de leurs services. Aussi est-il difficile tout d'abord d'élaborer un projet, et ensuite, de le faire admettre par tous les transporteurs. Le nombre de ceux-ci en effet s'élèvent par exemple, dans la région marseillaise, à 509 possédant 1981 véhicules, et dans la région lyonnaise, à 567 propriétaires de 1860 véhicules. Souvent leurs réticences proviennent du fait que le chemin de fer se trouve dans l'impossibilité de compenser intégralement les services routiers dont il demande la suppression.

Nombre des Services Routiers et des Véhicules auxquels un seul Réseau comme le P.-L.-M. doit faire face

DEPARTEMENTS

	Nombre réel d'entreprises compte tenu des déclarations		Nombre réel des véhicules		Nombre réel d'entreprises intéressant le P.-L.-M.		Nombre de véhicules correspondants	
	Voyag.	March.	Voyag.	March.	Voyag.	March.	Voyag.	March.
Ain	48	69	215	280	48	69	215	280
Allier	28	34	89	72	26	33	83	69
Alpes-Maritimes	192	117	780	385	192	117	780	385
Ardèche	133	99	286	206	133	99	286	206
Basses-Alpes	45	65	136	193	45	65	136	193
Bouches-du-Rhône	98	411	533	1.458	98	411	533	1.458
Côte-d'Or	14	49	30	148	14	49	30	148
Doubs	13	36	149	157	13	36	149	157
Drôme	65	81	162	239	65	81	162	239
Gard	72	166	229	301	72	166	229	301
Haute-Loire	98	50	240	185	98	50	240	185
Haute-Saône	4	17	36	67	—	13	—	44
Haute-Savoie	64	50	234	185	64	50	234	185
Hauts-Alpes	60	48	158	155	60	48	158	155
Hérault	89	123	343	416	17	110	95	380
Isère	111	203	454	654	111	203	454	654
Jura	3	33	9	107	3	33	9	107
Loire	231	260	610	630	231	260	610	230
Loiret	31	50	42	93	31	50	42	93
Nièvre	62	23	213	39	62	23	213	39
Puy-de-Dôme	77	99	214	198	76	96	212	194
Rhône	95	472	431	1.429	95	472	431	1.423
Saône-et-Loire	101	128	148	273	101	128	148	273
Savoie	130	145	214	572	130	145	214	572
Seine	8	130	705	1.222	8	130	708	1.222
Seine-et-Marne	26	32	73	119	26	32	73	119
Seine-et-Oise	7	34	43	176	7	34	43	176
Territoire de Belfort	3	10	52	66	3	10	52	66
Var	143	96	380	182	143	96	380	182
Vaucluse	88	248	279	577	88	248	279	577
Yonne	66	39	189	98	66	39	189	98
Totaux					2.126	3.396	7.387	10.810

2) *Le système des compensations.*

En effet, pour avoir une base de calcul, on est obligé d'attribuer aux autobus et aux camions un nombre de voyageurs ou de tonnes kilométriques approximatifs. On admet, par exemple, qu'un véhicule transporte 400.000 voyageurs-kilomètres annuellement; connaissant le total de ceux qui ont circulé sur la ligne dont on envisage la fermeture, il est facile de déterminer la compensation que le réseau peut donner. Or, il arrive fréquemment que celle-ci ne suffit pas à satisfaire les revendications formulées par les transporteurs routiers dont les services sont supprimés. Cette difficulté est encore plus profonde pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs. Tout d'abord, les transports à grandes distances sont beaucoup plus nombreux. De plus, il y a beaucoup moins de lignes fermées au service des marchandises qu'à celui des voyageurs. Enfin, il existe dans ce domaine ce que l'on peut appeler des incompatibilités : les véhicules gros porteurs sont construits spécialement pour assurer des services sur de longs parcours, aussi sont-ils difficilement adaptables aux moyennes et petites distances. Que faire alors pour remédier à cette situation ? Faut-il admettre que les entrepreneurs continueront à exploiter à titre provisoire leurs services jusqu'à l'amortissement des véhicules ? ou retirera-t-on ceux-ci de la circulation, en les rachetant, et en octroyant à leurs propriétaires une indemnité d'éviction ?

La première solution présente de graves inconvé-

nients. Tout d'abord, les transporteurs routiers envisageraient avec peine une hypothèse qui leur laisserait entrevoir la cessation totale ou partielle de leur exploitation dans un temps relativement rapproché, et les empêcherait de tirer de leurs efforts tous les bénéfices qu'ils sont en droit d'obtenir pendant une période normale. De plus, cette transition s'échelonnerait sur de trop nombreuses années, et pourtant, il faut que la coordination soit réalisée assez rapidement. Enfin, souvent les transports à grandes distances se font non point selon des lignes régulières au point de vue géographique, mais dans l'une ou l'autre direction d'après les demandes formulées. Il serait donc malaisé de déterminer l'activité de ces transporteurs.

C'est pourquoi certains préfèrent la seconde solution. D'après elle, les entrepreneurs vendront aux réseaux leurs véhicules, et recevront une indemnité d'éviction. Mais il est permis de se demander ce que les réseaux feront de ce nouveau matériel, alors qu'ils sont déjà encombrés par l'excédent de wagons provenant de la suppression de certaines lignes. En outre, n'y a-t-il pas là une mesure contraire à l'esprit du décret qui semble avoir voulu donner aux réseaux l'échappatoire des ententes, pour éviter les paiements d'indemnités ?

Aussi l'indécision règne-t-elle en cette matière, sur laquelle les débats sont ouverts. Il en est de même en ce qui concerne les critères de répartition des entrepreneurs.

3) *Le choix des entrepreneurs routiers.*

Il est tout d'abord douteux que tous les services fonctionnent normalement et régulièrement, comme le prévoit la déclaration faite à la préfecture. De plus, l'on ne sait s'ils sont prospères ou déficitaires. Enfin, nombreux sont les entrepreneurs qui ont établi des services quelques mois seulement avant la parution du décret, et qui espèrent par là obtenir des compensations plus grandes. Les réseaux ont essayé de déjouer cette ruse en ne prenant en considération dans leurs accords, que les services existants avant le 1^{er} janvier 1934. A ce critère d'ancienneté s'ajoutent aussi ceux dérivant de l'importance des entrepreneurs et de la nature des services effectués : services subventionnés ou libres. Mais néanmoins, ces quelques éléments ne peuvent donner qu'une idée très approximative de la valeur des transporteurs routiers.

Les obstacles à la réalisation de la coordination viennent non seulement de ces derniers, mais aussi des chemins de fer départementaux et vicinaux.

4) *Les chemins de fer d'intérêt secondaire.*

Ceux-ci paraissent vouloir rester étrangers aux mesures de coordination et se considèrent comme des entités autonomes. D'après les principes qui attribuent aux services routiers les transports à petite distance, les petits réseaux d'intérêt secondaire seraient condamnés à cesser leur exploitation, puis-

qu'ils n'assurent que des parcours de ce genre. Une telle conséquence paraît inopportune : tout d'abord les milliards de francs qui ont été employés à leur construction ne peuvent disparaître ainsi. De plus, le maintien des chemins de fer d'intérêt local présente encore beaucoup d'avantages. M. Jourdain les expose longuement dans une des annexes au rapport de M. Josse. Un des plus frappants résulte de la comparaison qui peut être faite entre le coût d'exploitation par automotrices et le prix de revient des services automobiles, pour lesquels des routes devraient être soit construites, soit réparées. Environ 11.000 kilomètres de route subiraient des réfections annuelles. La dépense moyenne étant de 8.500 francs par kilomètre, la charge totale s'élèverait à 93 millions et demi. Ce chiffre correspond approximativement à celui d'entretien des voies. Mais pour les autobus, le prix de revient est de 3 francs par kilomètre, tandis que pour les automotrices il n'est que de 1 fr. 50¹. Cette différence de prix représente, pour 65 millions de kilomètres trains annuels, 97 millions 500.000 fr. par an. Ces excédents de dépenses porteraient non seulement sur les trains de voyageurs, mais aussi sur les trains de marchandises. Ceux-ci transportent environ 400 millions de tonnes kilométriques pour un prix de 0.35 par tonne kilométrique, en moyenne. Le prix de revient de ces transports par camions étant de 1 fr., il en résulterait une charge supplémentaire comprise entre 250 et 300 millions. La dépense totale provenant de la disparition du ré-

(1) Ce prix de revient paraît être quelque peu inférieur au prix réel.

seau d'intérêt local serait d'environ 350 millions. On comprend alors pourquoi ces chemins de fer défendent avec ardeur leur indépendance. Ils reconnaissent d'ailleurs que quelquefois l'exploitation par automobile est sinon plus économique, du moins plus commode, et s'offrent à admettre ce nouveau moyen de transport. Mais ils veulent assurer eux-mêmes cette nouvelle exploitation. A l'appui de cette théorie, ils rappellent la jurisprudence du Conseil d'Etat en matière de gaz et d'électricité. Cette importante juridiction a en effet admis que, lorsqu'une compagnie jouissait du privilège de l'éclairage au gaz dans une commune, elle possédait aussi de préférence le droit d'assurer la distribution de l'électricité pour le même usage. Le principe de substitution d'exploitation a été appliqué aux compagnies de chemins de fer d'intérêt local. En autorisant l'utilisation par ces dernières de véhicules automobiles, l'autorité concédante, d'après Monsieur le Commissaire du gouvernement Rivet, n'a fait que remplir l'obligation juridique qui lui incombe, de rendre viable le service concédé. M. Josse a été plus loin, et a déclaré que, pour lui, le concessionnaire peut obtenir « un véritable privilège sur ces lignes de substitution ». Aussi, les réseaux d'intérêt secondaire procèdent-ils eux-mêmes à l'amélioration des relations sur leurs lignes et restent-ils quelque peu en dehors de la coordination.

5) *Les exigences de la poste.*

A côté des difficultés créées par les parties elles-

mêmes aux accords, d'autres naissent provoquées par les usagers. C'est ainsi que l'administration des Postes se préoccupe de la répercussion que peuvent avoir les mesures de coordination sur l'organisation de ses services. En effet, elle est un gros usager de la route et du rail. De plus, elle s'est constituée elle-même entrepreneur de transport, en exploitant 310 services de poste automobile rurale. Enfin, elle représente un des services publics les plus nécessaires à la vitalité d'un pays. Aussi deux problèmes surtout se posent-ils : celui de la technique des transports postaux, et celui des répercussions financières.

L'administration des Postes craint que soient supprimés les trains partant, à des heures matinales, de la ville vers la campagne, c'est-à-dire en fait non utilisés par les voyageurs. Mais cependant, pour la Poste, ces services matinaux sont de première importance. Aussi leur maintien doit-il être exigé des services automobiles. De plus, dans les autobus et les automotrices, l'emplacement dont dispose le service est si exigü, que le tri ou le timbrage deviennent difficiles. En effet, les trains doivent laisser deux compartiments à la disposition de la Poste. Cela diffère étrangement avec l'espace restreint réservé aux sacs près du conducteur. Enfin, pour les itinéraires à suivre, il est souhaitable, qu'étant donnée la souplesse de déplacement des autobus, ils s'arrêtent devant les bureaux de Poste.

Quelles seraient les répercussions financières que pourrait provoquer le décret sur le budget des Postes ? Au sujet des trains supprimés, la Poste fait valoir le

droit à la gratuité, qu'elle tient de l'art. 56 du cahier des charges des grands réseaux, pour ses transports soit par trains, soit par automotrices. Enfin, l'art. 21 de la Convention du 19 décembre 1925 approuvée par l'art. 58 de la loi du 31 décembre 1925 prévoit le remplacement éventuel des trains postes par des services automobiles organisés aux frais des réseaux. Quant à la loi du 8 juillet 1933, elle exclut les transports de services publics des dérogations qu'elle prévoit. C'est pourquoi la Poste formule les revendications suivantes : dans le cas où les automobiles sont appelées à fonctionner entre des gares où des trains de voyageurs ont été supprimés totalement ou partiellement, le transport des dépêches, et éventuellement du convoyeur, sera gratuit jusqu'à concurrence des trains supprimés. Quant aux services organisés en excédent des trains, ou en remplacement d'une ligne désaffectée totalement, ou sur des itinéraires différents de ceux de la voie ferrée, ils seront assimilés aux services publics subventionnés par l'Etat, en application de la loi du 21 août 1923.

Les exigences de la Poste, quoique logiques en elles-mêmes, sont difficilement admises par les transporteurs; d'où, des négociations plus longues s'imposent, pour concilier les intérêts des uns et des autres. Mais la tâche devient encore plus ardue, lorsqu'il s'agit de donner satisfaction aux revendications que formulent les bénéficiaires de réductions sur les chemins de fer.

6) *Revendications des familles nombreuses, des réformés et mutilés et des détenteurs d'abonnements.*

L'Etat impose aux différents réseaux certaines obligations à l'égard de personnes qu'il veut favoriser. Cette attitude est, à la rigueur admissible, lorsqu'il s'engage à subvenir au déficit que pourraient accuser les compagnies ferroviaires. Mais se justifient-elles à l'égard des transporteurs routiers qui, jusqu'à présent, ont seuls pourvu à leur exploitation financière ? Cette question qui pourtant est à la base d'une telle étude, ne préoccupe pas les bénéficiaires de réductions, qui exigent le maintien des privilèges dont ils jouissent sur les chemins de fer.

Les mutilés et les réformés de guerre sont ceux qui élèvent les plus véhémentes protestations. Ils fondent celles-ci sur l'art. 2 de la loi du 8 juillet 1933, qui rend inapplicables aux anciens combattants les dérogations qu'elle autorise. Depuis la parution du décret du 19 avril 1934, la situation n'est plus identique, sauf toutefois pour les cas où les décisions sont prises dans le cadre des dispositions prévues par la loi précédente. Mais, dans toutes les autres hypothèses, les droits des mutilés et réformés risquent d'être compromis. Ces protestations paraissent quelque peu exagérées. Car, dans certains accords comme celui du Doubs par exemple, il est prévu des réductions dont le taux s'élève à 50 %.

En dépit de tous ces obstacles, les réseaux sont cependant parvenus à conclure déjà quelques accords. C'est à l'examen de ceux-ci en général, et de chacun d'eux en particulier, que nous devons consacrer les lignes qui vont suivre.

CHAPITRE VI

CONTENU DES ACCORDS

Sommaire : Portée de l'accord. — Plan de répartition. — Organisation des services routiers. — Le Conseil de discipline et d'arbitrage. — Le Comité régional permanent.

Les réseaux ont fait de sérieux efforts pour essayer d'uniformiser leur méthode dans la conclusion des accords. Aussi les grandes lignes de ceux-ci sont-elles identiques dans tous les cas; quelques exceptions sur des points de détail apparaissent seulement de temps en temps.

*
**

Les accords prévoient tout d'abord quels seront les transports auxquels ils s'appliqueront. Comme l'a fixé le décret, tous les transports publics seront régis par l'entente. Cependant, quelques exceptions sont admises par les réseaux, avec ou sans conditions. Non seulement les transports privés échappent à l'accord, mais encore certains transports publics : les transports irréguliers, et les services intra-urbains. Aucune

difficulté ne s'élève sur l'interprétation de ces deux dernières sortes de transport. Il n'en est pas de même pour les transports irréguliers, au sujet desquels quelques précisions s'imposent. Il ne faut pas les confondre avec les services périodiques, qui ne sont pas permanents, mais qui se renouvellent régulièrement, comme les transports saisonniers, de tourisme, de pèlerinages, de foires ou de marchés. Ceux-ci sont soumis au décret, tandis que les transports à caractère exceptionnel et local, organisés à l'occasion de cérémonies privées y échappent. Quelquefois, leur exploitation est tolérée sans condition; d'autres fois, les réseaux fixent, comme condition de leur existence, une déclaration au Comité Régional permanent et une perception de prix supérieure au moins de 20 % au prix d'un billet de 3^e classe.

Ayant déterminé ainsi la portée des ententes, les transporteurs se sont attachés ensuite à définir les services qui seraient assurés soit par la route, soit par le rail. Ils l'ont fait dans le plan de répartition. Dans une première partie, celui-ci fournit la liste des lignes ferroviaires à fermer, soit partiellement, soit en totalité, par les chemins d'intérêt général ou les réseaux secondaires. Dans une deuxième, figurent les services routiers qui seront organisés en remplacement des trains, puis ensuite, la liste des services routiers qui seront supprimés; et enfin, celle des services qui seront maintenus, soit purement et simplement, soit sous réserve de certaines conditions.

Pour ces derniers, une certaine organisation est prévue, mais celle des services de remplacement

fait l'objet d'une plus grande précision. Les itinéraires et les horaires seront établis d'un commun accord avec le réseau, ainsi que d'ailleurs la plupart des tarifs. L'affichage est requis pour ces derniers. Les bagages, les colis express, les journaux, les transports de la poste devront être effectués par les services routiers. De plus, le matériel sera suffisant pour assurer la desserte du parcours indiqué, non seulement en temps normal, mais même aux périodes de pointes. En outre, le personnel de conduite sera sévèrement sélectionné, et soumis, au moins une fois par an, à un examen médical professionnel. Une assurance sera contractée, auprès d'une compagnie agréée par le ministère du Travail, la police devant couvrir sans limite les risques des voyageurs et des tiers.

Mais si les services de remplacement doivent remplir ces nombreuses obligations, par contre une légère relâche est admise pour les services de complément. Les transporteurs routiers assurant ces services sont tenus à organiser leur exploitation de façon à relier, le mieux possible, les pays qu'ils desservent aux gares maintenues ouvertes. De plus, ils s'efforceront d'établir des horaires fournissant de nombreuses correspondances avec le fer. Enfin, ils collaboreront à la liaison intime entre le rail et la route, notamment en facilitant l'élaboration de billets combinés, d'enregistrements directs et de tarifs mixtes.

Pour que le contrôle de l'accord puisse se faire, un système de licences sera mis en vigueur, qui défendra la consistance des services autorisés. De plus,

tout véhicule sera muni d'une carte d'identité spéciale, dont la présentation sera exigée par les agents préposés à la surveillance générale de l'accord. Enfin, des marques distinctes, très voyantes, seront apposées sur les véhicules assurant les services prévus à l'entente.

Mais à supposer que des difficultés d'interprétation naissent à propos de l'accord conclu, ou que des infractions soient commises, qui donc jugera les unes et les autres ? Un conseil de discipline et d'arbitrage, et un comité régional permanent, ont été créés dans ce but.

Le premier sera composé de membres élus par les transporteurs routiers, et son rôle consistera à régler toutes les questions d'ordre corporatif et tous les litiges d'ordre intérieur intéressant les services routiers, à veiller à la loyale application des accords, et à émettre des avis sur les affaires qui lui seront soumises par le comité régional permanent. Celui-ci sera constitué par les représentants des réseaux et des transporteurs de voyageurs ou de marchandises, soit subventionnés, soit libres. Sa mission sera de préparer la mise en application de l'accord et de statuer sur les modifications éventuelles à y apporter. De plus, il pourra adresser des avertissements aux entrepreneurs, et, en cas de faute grave ou de carence totale ou partielle du service, prononcer leur disqualification. Le retrait de la licence sera opéré, et le comité prendra les mesures utiles pour faire assurer le service du transporteur défaillant.

Les accords seront mis en application dès leur publication au Journal Officiel. Leur validité est fixée, en général, pour cinq ans, avec facilité de prorogation pour des périodes variant suivant les réseaux, mais n'excédant jamais cinq ans.

Les clauses générales des accords ayant été précisées, il convient d'examiner de quelle façon elles ont été appliquées dans les différents accords conclus.

CHAPITRE VII

LES ACCORDS

Sommaire : Le pacte de Rouen. — L'accord de Beauvais. —
Le pacte de Niort. — Les pactes de Lille et
Valenciennes. — L'accord de la Marne. —
L'accord du Doubs. — L'accord des Hautes
et Basses-Pyrénées.

Presque tous les accords qui ont été conclus jusqu'à aujourd'hui n'ont eu pour but que la coordination des transports de voyageurs. Seul l'accord de Rouen s'est préoccupé du trafic des marchandises. La complexité de ce dernier est l'unique justification d'une pareille attitude, aussi n'est-ce point étonnant que les réseaux s'en soient désintéressés tout d'abord, puisque le travail de coordination doit être mené avec le plus de rapidité possible.

1) *L'accord de la Seine-Inférieure ou le « Pacte de Rouen ».*

Cet accord est un des plus importants qui aient été conclus jusqu'à maintenant, puisqu'il a pour objet une région difficile, et que de plus, il s'occupe de la

question des voyageurs et des marchandises. Enfin, d'autres points de vue invitent à le considérer avec attention. N'est-il pas en effet le premier accord qui ait été élaboré ? Et, en outre, ne constitue-t-il pas un accord direct, c'est-à-dire qui est intervenu spontanément et qui a été réalisé sans faire appel à des mesures d'autorité ?

Pour le trafic voyageurs, le nombre de lignes fermées s'élève à 14, représentant 157 km. Cependant, pour parer à l'affluence exceptionnelle des voyageurs qui se produit pendant la saison balnéaire, le maintien perpétuel de certains trains est prévu. En outre, pour assurer à l'usager le plus de commodités possibles, les 61 aller et retour effectués par les trains supprimés seront remplacés par 191 circulations rou-tières. Quant à la suppression des arrêts, elle est prévue sur sept grandes lignes représentant près de 400 km. Aux trains omnibus seront alors substitués, soit des trains semi-directs, soit des automotrices. En dehors de ces deux grandes modifications d'exploitation, des clauses moins importantes visent l'organisation des services routiers. Les entrepreneurs s'engagent à ne pas faire concurrence au réseau de l'Etat entre les grands centres, ou sur les voies allant de ceux-ci aux centres secondaires. D'ailleurs, ils s'efforcent d'assurer le plus de correspondances possibles dans les gares de jonction avec le rail.

Quant au trafic marchandises, l'entente fixe des principes nouveaux et comporte des modalités d'application transitoires. Le réseau de l'Etat ferme aux services d'expéditions et d'arrivages de détail toutes

les gares de certaines lignes secondaires et certaines gares de quelques grandes lignes. Ces gares maintenant deviennent des gares-centres. Les transports sur les lignes secondaires supprimées et entre les gares-centres, seront assurés par des entrepreneurs routiers. En dehors des petites distances, ceux-ci peuvent effectuer aussi des transports de déménagement jusqu'à 250 km., et des transports à grandes distances jusqu'à l'achèvement de l'amortissement de leur matériel.

Pour l'ensemble des transporteurs, une police d'assurance doit être contractée auprès d'une compagnie de premier ordre, couvrant les risques des marchandises, des voyageurs et des tiers, pour une somme correspondant au risque maximum. De plus, un cautionnement sera déposé, soit à la Banque de France, soit à la Caisse des dépôts et consignations à raison d'une base fixe de 5.000 fr., majorée de 500 fr. par véhicule en service. Enfin, un conseil de discipline et d'arbitrage sera chargé de préparer la mise en application de l'accord et de régler toutes les difficultés qui en naîtraient.

2) *L'accord de Beauvais.*

Le réseau du Nord a étudié la coordination par régions. La première qui ait fait l'objet d'un accord est celle d'Amiens-Beauvais-Paris. L'entente ne s'applique qu'aux transports de voyageurs, mais elle a été conclue avec les chemins de fer d'intérêt départemental et local, et la grande majorité des transporteurs routiers.

Les principes qui ont guidé la compagnie du Nord

dans l'élaboration de cet accord s'apparentent, en grande partie, à ceux admis par le réseau de l'Etat. Pourtant, quelques petites divergences sont à remarquer. Ainsi, certaines lignes secondaires seront fermées à tout trafic voyageurs, mais aucune gare ne sera supprimée sur les grandes lignes. La longueur des voies ferrées où la circulation est suspendue s'élève à 220 km., représentant six services sur la Compagnie du Nord. Les chemins de fer d'intérêt local cessent leur exploitation sur trois lignes. L'organisation des services routiers est la même que celle prévue sur le réseau de l'Etat. Quelques additions seulement ont été faites. C'est ainsi que les transporteurs routiers sont invités à former entre eux une société anonyme à capital variable. Cette société, dont les statuts garantiront l'individualité de chacun de ses adhérents, constituera pour le réseau du Nord le seul organisme qualifié pour représenter l'ensemble des entrepreneurs soumis à l'entente. Une autre modification provient de la création d'un comité régional permanent. Celui-ci diffère du conseil de discipline et d'arbitrage en ce que, tout d'abord, ses membres comprennent non seulement des transporteurs routiers, mais aussi des représentants du réseau, et ensuite, en ce que sa compétence est beaucoup plus étendue.

3) *Le pacte de Niort.*

Comme le pacte de Beauvais, il ne s'applique qu'aux transports de voyageurs. Ce qui fait surtout son originalité, c'est qu'il a recueilli l'approbation de

l'unanimité des transporteurs (possédant 86 cars). Aussi, le plan de répartition a-t-il pu prévoir non seulement les services routiers que les transporteurs doivent assurer, comme dans l'accord de Rouen, mais aussi les entrepreneurs, désignés nominativement, qui seraient chargés d'en effectuer la desserte. L'accord comprend plusieurs parties :

- a) un accord général des entrepreneurs de transports automobiles.
- b) un accord spécial entre ceux-ci et les chemins de fer de l'Etat pour le partage du trafic.
- c) un plan de répartition des transports.
- d) un engagement à souscrire par les entrepreneurs routiers.
- e) un accord fixant le régime des transports publics exceptionnels de voyageurs.
- f) un accord relatif à la constitution d'un conseil de discipline et d'arbitrage.

La zone d'application de l'accord ne couvre qu'une partie du département des Deux-Sèvres, mais elle déborde par certaines lignes sur le département de la Charente-Inférieure. Le réseau de l'Etat forme trois petites lignes, représentant 146 km. de longueur; de plus, certains arrêts seront supprimés sur quatre grandes lignes. Fidèles, en principe, au pacte de Rouen, les contractants ont établi des services de remplacement en nombre supérieur à celui des trains existant auparavant.

On voit donc que l'accord de Niort a été inspiré par le souci d'accroître le bien-être et les commodités du public, sans rien lui faire perdre des avantages qu'il tirait de l'organisation antérieure.

4) *Les pactes de Lille et de Valenciennes.*

Après l'accord de Beauvais, le réseau du Nord a conclu deux autres ententes avec les transports routiers, l'une pour la région Dunkerque, Lille, Valenciennes; l'autre pour la région Valenciennes, Avesnes, Laon, Soissons. Dans la première circonscription les lignes fermées sont au nombre de 18, représentant une longueur de 331 km. et ayant assuré en 1933 un trafic de 43 millions de voyageurs-kilomètres : dans la deuxième, la suppression porte sur 9 lignes, d'une longueur totale de 175 km. et d'un trafic d'environ 11 millions de voyageurs-kilomètres.

On y trouve les mêmes clauses que dans l'accord de Beauvais : la liaison entre le rail et la route sera réalisée par la création de billets combinés et d'enregistrements de bagages directs, le matériel devra présenter les conditions de puissance, de sécurité, de confort, nécessaires aux besoins de la clientèle; quant au personnel, il fera l'objet d'une sélection sévère.

5) *L'accord de la Marne.*

Le réseau de l'Est reprend le principe des gares-centres, abandonné par le réseau du Nord, et l'applique non seulement aux grandes lignes, mais encore aux lignes secondaires importantes. Ainsi, il s'engage à fermer au trafic voyageurs 15 lignes, représentant 869 km.

Des négociations sont en cours dans les départements de la Meurthe-et-Moselle, des Vosges, de la Meuse et de l'Aisne.

6) *L'accord du Doubs.*

Le réseau P. L. M. avait décidé de procéder à la coordination des régions où la concurrence se faisait le plus sentir : les régions lyonnaise et marseillaise paraissaient donc tout indiquées pour la réalisation des premiers travaux. Mais les difficultés nombreuses, tenant tant au nombre des transporteurs qu'à la bonne volonté plus ou moins évidente de ceux-ci, ont obligé cette compagnie à délaisser pendant quelques semaines, ces contrées arides pour poser les bases d'un accord dans le Doubs. La quasi unanimité des entrepreneurs routiers a approuvé le projet présenté par le P. L. M., et l'entente a été conclue, de telle sorte que sept lignes seront fermées, représentant 228 km.

On y rencontre les mêmes clauses que dans les autres accords. Seules quelques petites modifications de détail apparaissent : en ce qui concerne les réductions de prix accordées par les services de remplacement, non seulement les aveugles, les familles nombreuses et les ouvriers en bénéficieront, mais aussi les mutilés de guerre. De plus, alors que les autres réseaux prévoient une durée de validité de 5 ans pour chaque accord et une reconduction tacite par période de même longueur, le P. L. M. ne fixe que des prorogations de 3 ans en 3 ans.

L'accord du Doubs étant conclu, ce réseau a repris avec activité ses pourparlers dans la région marseillaise et en a entamé de nouveaux dans l'Yonne, le Gard, la Côte-d'Or, la Saône-et-Loire, le Jura et la Nièvre.

7) *L'accord des Basses et Hautes-Pyrénées.*

Le dernier accord conclu est celui du P. O. Midi avec les transporteurs des Basses et Hautes-Pyrénées. D'après ce projet, 5 lignes seront fermées complètement au service de voyageurs par fer. Leur longueur est de 123 km. Sur d'autres lignes, le trafic voyageurs sera réduit par suppression de certains trains ou par fermeture totale de gares secondaires. Les clauses relatives à l'organisation des services de complément et de remplacement sont identiques à celles analysées déjà dans les précédents accords.

La conclusion de ces différentes ententes montre qu'en usant de l'esprit de conciliation nécessaire et en s'octroyant des concessions mutuelles, le rail et la route peuvent trouver rapidement un terrain d'entente. De plus, ces accords, loin de diminuer les garanties et les commodités accordées aux voyageurs les accroissent au contraire notablement. Il est donc souhaitable que leur nombre se multiplie de plus en plus rapidement, et surtout que le Comité de Coordination ne mette pas, par une trop lente procédure, un obstacle à leur proche application.

CINQUIEME PARTIE

CRITIQUE GENERALE DU DECRET-LOI ¹

Nombreux sont ceux qui se demandent si l'œuvre de coordination entreprise par les transporteurs réussira ou échouera. Les uns considèrent comme de bonne augure la conclusion des quelques accords passés jusqu'à aujourd'hui, d'autres s'appuient sur la lenteur avec laquelle sont menées ces études, pour prédire la faillite du système. Mais, comme quelques auteurs l'on fait remarquer, la coordination est un travail de longue haleine. Il est difficile de faire table rase en quelques mois de ce qu'un siècle a mis à édifier, et de jeter les bases d'une organisation toute différente de la précédente. Néanmoins, certains résultats sont déjà acquis, d'autres n'apparaîtront qu'avec l'application des accords; enfin, actuellement il est possible d'émettre quelques appréciations critiques sur les prescriptions du décret-loi et d'examiner comment le règlement d'administration publique essaie d'y remédier.

(1) *Bibliographie.*

(1) Revue nationale des transporteurs.

Transports automobiles.

Transports (octobre 1934).

CHAPITRE PREMIER

LES RESULTATS

Sommaire : Résultats acquis : arrêt dans le développement des transports routiers.

Prise de contact entre les transporteurs.

Résultats futurs pour les usagers, les transporteurs routiers, les chemins de fer, l'Etat.

Les principales conséquences que l'on attend du décret-loi n'ont pas encore été constatées aujourd'hui, puisque les transporteurs n'en sont qu'aux prémisses de la coordination. Cependant, deux choses déjà peuvent être considérées comme acquises : d'une part, l'arrêt dans le développement des transports routiers, et d'autre part, l'engagement des pourparlers entre les entrepreneurs de services automobiles et ferroviaires.

Le décret a prohibé toute création de services routiers. Cette mesure se justifiait par deux raisons : tout d'abord, nos routes souffrent d'une pléthore de véhicules, et les usagers sont exposés à de multiples dangers, ensuite, et c'est le motif le plus exact dans ce cas, il faut établir une base fixe de discussions. On fait de la coordination non seulement une œuvre économique,

mais une œuvre de compensation. Presque partout, du moins pour le trafic voyageurs, on maintient tous les services automobiles existants, qu'ils répondent ou non à des besoins réels. Aussi, est-il utile de connaître leur consistance ainsi que le nombre de véhicules dont les transporteurs routiers disposent, pour que les réseaux puissent leur accorder les compensations équivalentes. Il était donc nécessaire de les fixer dans le temps, afin d'éviter une variation trop grande des données sur lesquelles les discussions allaient reposer.

Une autre conséquence résulte de la facilité assez grande avec laquelle les transporteurs routiers ont entamé des pourparlers avec les compagnies ferroviaires. On aurait pu redouter l'abstention systématique des entrepreneurs des services automobiles, qui se voyaient dépouillés par le décret de la liberté absolue dont ils jouissaient jusqu'alors. En effet, pour nombre d'entre eux, la coordination, c'était la guerre ¹. Mais toutes ces clameurs n'étaient que de façade, car en réalité, la plupart des transporteurs routiers, grands ou petits, souhaitaient que sonne bientôt l'heure de la coordination. Les uns — les plus puissants — voyaient leur trafic diminuer, (la réduction des navettes assurées par les services Citroën est assez symptomatique) et les raisons en étaient nombreuses. Le public commençait à perdre l'engouement des premiers moments pour tout ce qui est nouveau; de plus, les chemins de fer récupéraient des voyageurs en multipliant leurs autorails, et des marchandises

(1) Les transports automobiles, septembre 1934.

en pratiquant la politique des prix fermes. Les autres — les plus petits vivaient dans la crainte perpétuelle qu'un adversaire parût soudain sur le parcours qu'ils exploitaient, et conduisît à la ruine l'entreprise qu'ils avaient montée. Aussi la perspective d'obtenir définitivement et sûrement des services à assurer, les engagea-t-elle à entamer immédiatement des pourparlers avec les compagnies ferroviaires.

Ces deux résultats étaient certes importants, mais ils n'étaient pas les principaux. En effet, ne peut-on pas prévoir d'autres conséquences heureuses dérivant de l'application des accords ?

Tout d'abord, l'usager sera favorisé. En effet, les chemins de fer n'exploitant que les lignes à grande distance ou les lignes secondaires importantes apporteront encore de nouvelles améliorations tant en ce qui concerne la vitesse que le confort et les prix. De plus, pour les parcours de faible distance, l'autobus sera substitué au train. Ainsi, de nombreuses localités qu'ignorait le chemin de fer seront desservies, et les services seront effectués avec une fréquence plus grande, puisque, dans tous les accords, il est prévu que le nombre de navettes sera non seulement égal, mais presque toujours supérieur à celui fixé antérieurement au décret. Malgré tous ces avantages, que laisse prévoir le futur régime, les usagers ne manquent pas de faire entendre les plus sombres protestations, lorsque les réseaux projettent de supprimer une ligne ferroviaire les intéressant. Il est évident que le système de superposition des moyens de transport leur fournissait des facilités de déplacement très

grandes, puisque trains et autobus étaient à leur disposition. Mais peut-on, pour éviter de sacrifier quelques intérêts particuliers, laisser subsister un état de fait préjudiciable aux finances publiques et à la situation économique toute entière ?

Comme le prévoyait le décret, les entreprises de transports routiers seront également consolidées. Chaque entrepreneur exploitera les lignes que l'arrêté ministériel lui aura concédées. Certains ont voulu voir là un inconvénient plutôt qu'un avantage. En effet, disent-ils, sous le régime de la concurrence, chaque transporteur s'efforçait d'améliorer son service, pour attirer à lui le plus de clients possible. D'après le nouveau système, il est à présumer qu'il se désintéressera quelque peu de ce souci, puisqu'il possède l'exclusivité pour exploiter un ou plusieurs services. Cette critique ne paraît pas fondée, car tout d'abord, dans de nombreux cas, plusieurs entrepreneurs sont désignés pour desservir les mêmes localités : donc, la concurrence subsistera en partie. De plus, à supposer que le transporteur routier assure mal le service, la possibilité d'un retrait d'autorisation avant l'expiration des 5 ans, ou la crainte de ne pas obtenir une nouvelle concession lors de la conclusion d'un accord futur, constitueront l'aiguillon suffisant pour permettre une bonne exécution du service.

Enfin, les chemins de fer — et corollairement l'Etat — tireront de cette réforme d'importantes économies. Seules les lignes prospères seront maintenues, puisque sur les 45.000 km. constituant le réseau français ac-

tuel, environ un tiers sera fermé. De plus, des réductions de dépenses seront effectuées en substituant des autorails aux trains, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Enfin l'utilisation d'un personnel moins nombreux permettra de diminuer en partie le déficit.

Mais le décret ne comporte pas seulement des avantages; il a déjà fait l'objet de multiples critiques dont les principales, comme nous allons le voir, sont surtout d'ordre juridique.

CHAPITRE II

CRITIQUES

Sommaire : Illégalité du décret. — Réfutation.

Absence de comités régionaux de coordination.

Absence de représentants des usagers au sein du comité de coordination.

Lacunes : régime transitoire — voies de recours.

Parmi les critiques qu'a déjà soulevées le décret-loi du 19 avril 1934, l'une concerne sa légalité, d'autres des modalités de détail, provenant surtout du fait qu'en maints endroits, le gouvernement s'est écarté de l'avis donné par le conseil national économique, les dernières enfin, quelques lacunes inaperçues des auteurs du texte.

A la tribune de la Chambre, M. Jules Moch, député de Vaucluse et spécialiste des questions de transport, s'écriait déjà le 19 mai dernier : « Vous avez pris, Monsieur le Ministre, un décret de coordination des transports. Il est nettement illégal, car vous n'avez obtenu les pleins pouvoirs que pour des mesures visant l'équilibre budgétaire, et de votre décret ne découle aucune réduction à inscrire au budget. » Ce

parlementaire ne fut pas le seul à attaquer la légalité du décret; M. Ch. Blum, président de l'Union des véhicules industriels, alla plus loin : il le déféra au Conseil d'Etat.

Cette critique est-elle fondée ? M. Mestre, professeur de droit administratif à l'Université de Paris, ne le pense pas. Ce décret-loi a été pris par le gouvernement en vertu des pleins pouvoirs qu'il tient de l'art. 36 de la loi des finances du 28 février 1934. Ce texte l'habilite à prendre « toutes mesures » d'économies qu'exige le budget. Or, selon de nombreuses présomptions, la réforme prévue doit atténuer le déficit des chemins de fer. Aussi, nous dit l'éminent auteur : « Pour notre part, nous estimons que l'ensemble des dispositions du décret du 19 avril, quelque hardies et parfois audacieuses qu'elles soient, seraient considérées comme valables par le Conseil d'Etat ».

Si cette critique paraît peu sérieuse, par contre, beaucoup plus fondées, sont celles qui reprochent au gouvernement de n'avoir pas suivi, sur des points essentiels, les observations du Conseil National économique.

Et tout d'abord l'on s'est demandé pourquoi, à côté du comité central de coordination, il n'a pas été créé de comités régionaux. Ceux-ci auraient eu le mérite de posséder une compétence approfondies sur les entreprises de transport locales, et de favoriser la conclusion rapide des accords. Les transporteurs en ont si bien reconnu la nécessité que, dans chaque zone où les ententes sont projetées, un comité de travail

est constitué, comprenant des entrepreneurs locaux et des représentants des réseaux. Mais l'inconvénient de cet organisme est qu'il n'a pas de pouvoir de décision : il élabore seulement les projets à soumettre au comité central de coordination. Aussi cette façon de procéder entraînera-t-elle de nombreux retards dans la promulgation des arrêtés ministériels.

Des protestations se sont élevées également contre l'absence de représentants des usagers à l'intérieur du comité central. Les transports sont en effet créés par eux : aussi, sont-ils mieux placés que quiconque pour révéler les lacunes des services existants, et pour juger des modes de transports les plus aptes à satisfaire les besoins de la région. La procédure envisagée ne les a pas cependant ignorés totalement. Avant de faire l'objet d'une décision ministérielle, l'accord passé par les transporteurs est communiqué aux usagers. Les réclamations, tant officielles qu'officieuses, formulées par ces derniers jusqu'à aujourd'hui, laissent présumer qu'ils seront rarement satisfaits par les projets qui leur seront soumis. C'est pourquoi, de nouvelles discussions s'engageront, qui apporteront elles aussi un retard assez considérable à l'application des accords.

A côté des griefs qui sont faits à l'organisme chargé de réaliser la coordination, d'autres existent, qui visent les catégories de transports soumises au décret.

On a blâmé l'exemption dont bénéficient les services exceptionnels. En effet, tous les transports publics, quels qu'ils soient, auraient dû être soumis à la formalité de l'autorisation. En y laissant échapper

les transports exceptionnels, une brèche assez grande est ouverte ainsi dans le domaine d'application du décret; car, si théoriquement, cette catégorie de services est rare, pratiquement, les cas se révéleront très nombreux. Il y aura là un moyen de fraude à la loi.

En sera-t-il de même pour les transports privés ? Certains ont proposé de soumettre ceux-ci au régime de l'autorisation, du moins lorsqu'ils ont lieu à grandes distances, car ils craignent que les transports, assurés actuellement par les entrepreneurs routiers et supprimés bientôt en vertu des principes de coordination, ne réapparaissent sous forme de transports privés. Cette suggestion est difficile à admettre, car, tout d'abord, l'Etat agirait mal en s'ingérant dans les affaires des particuliers. De plus, il est à prévoir que le prix du transport effectué par un exploitant sera plus élevé que celui demandé par les entreprises ferroviaires ou routières, surtout si l'on considère que, dans de nombreux cas, le voyage de retour se fera sans fret.

A côté de ces contestations diverses, certaines lacunes peuvent être signalées.

Tout d'abord, le décret, disent quelques auteurs, aurait dû prévoir un régime transitoire, fixant les mesures à observer jusqu'à l'application des accords. En effet, la situation présente, quoique répondant déjà à de nombreux besoins, ne les satisfait pas tous. Des changements d'itinéraires, des prolongations de services, des augmentations de navettes pourraient être assez urgents; or, le décret prohibe toutes ces modi-

fications. Aussi, proposait-on l'intervention de l'autorité préfectorale, pour régler ces difficultés sans que la décision prise provoque des changements dans les compensations à donner par les chemins de fer, celles-ci restant basées sur les déclarations faites par les entrepreneurs à la préfecture. Mais cette suggestion, quelque judicieuse qu'elle puisse être, ne saurait être acceptée, car elle créerait de nouvelles complexités dans les études de coordination.

D'autre part, le décret n'envisage pas les recours dont les parties useront pour attaquer l'arrêté ministériel. Il est possible, et même probable, que les transporteurs, les usagers, les départements et les communes se jugent lésés, soit par l'ensemble des mesures prises, soit par quelques-unes d'entre elles, comme l'accord ou la révocation d'une autorisation; dans cette éventualité, à qui s'adresseront-ils, et dans quels délais ? En l'absence de toutes dispositions de ce genre, il faut faire appel au droit commun, et prévoir des recours pour excès de pouvoir recevables au Conseil d'Etat.

Malgré les indications fournies par la jurisprudence et l'enquête effectuée par le Conseil National économique, le décret ne pouvait contenir que des décisions de principes et ressemblait plutôt à un programme qu'à un véritable guide de pourparlers à envisager. Aussi un règlement d'administration publique a-t-il été prévu pour prendre « toutes mesures complémentaires tendant à assurer la coordination des transports ferroviaires et routiers ». En faisant appel aux expériences effectuées jusqu'à aujourd'hui,

et en considérant les principales critiques dont le décret a été l'objet, il peut être intéressant de rechercher sur quels points ce texte administratif, publié le 25 février 1935, a apporté des précisions.

CHAPITRE III

LE REGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE DU 25 FEVRIER 1935

Sommaire : Bases d'établissement des ententes.
Clauses que devrait contenir un accord type.
Le Comité technique départemental.

Les premiers travaux de coordination ont été laissés entièrement à l'initiative des intéressés; aussi, les transporteurs ont-ils usé de tout le pouvoir d'imagination dont ils disposaient, pour trouver et les méthodes et les solutions qui paraissaient les plus propres à les conduire vers des ententes profitables. Mais il semble qu'actuellement une certaine homogénéité s'impose, notamment pour éviter les pertes de temps, et pour aboutir à la conclusion rapide des accords départementaux. Dans ce but, le règlement d'administration publique du 25 février 1935, s'est attaché à l'étude des trois points suivants : tout d'abord les bases d'établissement des ententes, ensuite les clauses qui contiendra un accord-type, enfin la composition et les attributions du comité technique départemental qu'il a créé.

Au début des négociations, certaines formalités préliminaires sont à prévoir.

Les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, détermineront tout d'abord les lignes ou sections de lignes dont la fermeture totale ou partielle, est reconnue nécessaire soit en raison de l'économie à réaliser, soit par suite des avantages d'exploitation qu'offre l'automobile. Ils proposeront ensuite une liste de services routiers dont la suppression paraît s'imposer, pour éviter les doubles emplois sur les parcours déjà desservis par voie ferrée. En retour, d'après les pertes provoquées par la cessation de leur exploitation sur certains itinéraires, les entrepreneurs de transports automobiles indiqueront les compensations qu'ils jugeront équivalentes. Celles-ci seront fournies par les réseaux ferrés sous forme de services à assurer soit sur les lignes à faire trafic dont la fermeture a été décidée, soit entre les agglomérations de ligne à grand ou moyen trafic dont certaines gares seulement restent ouvertes. Quant aux abandons demandés par les transporteurs routiers libres aux entrepreneurs subventionnés ou réciproquement ils feront l'objet d'arrangements d'exploitation entre les intéressés permettant d'assurer le plus largement possible des compensations.

Pour l'établissement de ce plan de répartition, il ne sera tenu compte que des services existant avant le 21 avril 1934 (date de promulgation du décret), et régulièrement déclarés à la Préfecture. La détermination des compensations sera faite d'après l'ancienneté de l'entreprise, et son importance basée sur le

chiffre d'affaires et l'utilisation moyenne des véhicules, au cours des deux dernières années. Lorsque l'accord sera conclu entre les transporteurs, le dossier sera transmis au ministre des Travaux Publics. Les Préfets en seront ensuite saisis et provoqueront l'avis des Chambres de commerce et d'agriculture, du Conseil général et des Services départementaux intéressés. C'est seulement après cette consultation que le dossier retourné au ministre sera communiqué au comité de coordination.

*
**

Mais s'il est utile de fixer les bases des ententes, il semble aussi nécessaire de préciser ce que doit contenir un accord type.

Pour chaque ligne ou groupe de lignes de transport automobile de voyageurs, un tarif kilométrique maximum et une distance minima de taxation seront fixés dans les ententes. Chaque entreprise proposera au comité technique départemental les tarifs qu'elle mettra en vigueur pour chacun de ses services, et les portera à la connaissance du public au moyen d'affiches. Les réclamations seront reçues et examinées par l'organisme régional.

Les ententes contiendront aussi le nombre de voyages que chaque entrepreneur s'engage à assurer par jour. Les horaires seront établis d'après les besoins de la population, et, d'après les heures d'arrivée ou de départ des trains avec lesquels, il conviendra d'assurer le plus grand nombre de correspondances possibles. Le comité départemental en

sera saisi et se prononcera ou non pour leur application. Il en sera de même pour les itinéraires.

Quant au matériel, il devra être entretenu en parfait état et donner les conditions de confort requises pour les voyageurs. Certaines marques distinctives seront fixées pour faciliter le contrôle.

D'autres dispositions visent aussi l'assurance à contracter, le cautionnement à verser, le service postal, mais en raison de leur nouveauté il est difficile de prévoir à quels résultats elles aboutiront.

*
**

On voit par ces quelques lignes que le rôle du comité régional de coordination est très important; aussi, est-il intéressant de savoir comment il est composé et quelles sont ses attributions. Il comprendra cinq membres représentant les mêmes organisations que ceux du comité de coordination. Leur élection sera faite par les transporteurs de chaque catégorie et le mandat aura une durée de cinq ans.

Le comité sera un organe d'informations, d'étude et de surveillance. Son premier travail sera de contrôler les déclarations souscrites par les transporteurs tant au point de vue des services assurés que des véhicules utilisés. Il établira ensuite les bases de l'entente et s'efforcera d'obtenir l'adhésion de tous les transporteurs. Enfin, il contrôlera l'application de l'arrêté ministériel et procédera ensuite aux réformes nécessaires.

Grâce aux précisions apportées dans ces trois domaines, il est à présumer que les travaux de coordination seront menés avec plus de rapidité et d'exactitude et que la multiplication et l'application des accords s'en trouveront facilités.

CONCLUSION

Malgré les pénibles débuts des études de coordination, il semble que l'on doive se montrer optimiste sur les résultats futurs. De nombreux accords sont prêts à être ratifiés par les entrepreneurs de transports voyageurs. Le trafic marchandises fera ensuite l'objet de l'attention des transporteurs. Comment alors peut-on envisager l'organisation de l'avenir ? Les grandes artères seules seront desservies par les chemins de fer qui, pour les transports à longue distance et massifs, sont imbattables comme vitesse et prix de revient. Mais il est à prévoir que même sur ces lignes, le nombre de trains-convois sera diminué. Ceux-ci seront seulement maintenus aux heures et aux périodes d'affluence, tandis que les autorails se multiplieront, soit pour assurer des relations rapides entre centres importants, soit pour remplacer les trains aux heures et aux jours « creux ». Quant aux parcours secondaires, ils seront desservis par les autobus et camions, qui amèneront les voyageurs et les marchandises jusqu'aux gares-centres. Mais, afin d'éviter les transbordements fastidieux, les véhicules rail et route ne tarderont pas à être employés d'une façon beaucoup plus fréquente. A la période de concurrence, succédera une période de collaboration, les frères ennemis deviendront des frères amis, et ainsi se trouvera vérifiée la parole de M. Louis Renault :

« L'automobile doit vivre, le rail doit survivre dans l'intérêt général du pays ».

BIBLIOGRAPHIE

- BERTRAND Georges. — Le Rail et la Route. (Thèse Paris 1931).
- BRUN René. — Précis de transports commerciaux. Tomes I et II, 1931.
- Chambre de commerce internationale. — Le Rail et la Route dans 40 pays (1934).
- Conseil National économique. — Le problème des transports. Tome I. (1934).
- La coordination des transports par fer et par route et la jurisprudence (1934).
- Direction générale des chemins de fer suisses. — Les chemins de fer fédéraux et automobiles. (1930).
- Direction générale des chemins de fer suisses. — Chemins de fer et automobiles (1933).
- GUÉRIN Paul. — La concurrence de l'automobile et des chemins de fer. (Thèse Paris, 1931).
- SAITZEW MANUEL. — Mission et régime des chemins de fer dans l'économie nationale (1932).
- Propositions de loi de Jules MOCH (Chambre des députés. Séance du 16 mai 1933, n° 1885).

Revue.

- L'observation économique : juin-juillet 1934.
- L'économiste français : 23 décembre 1933, 12, 19 mai, 2 juin 1934.
- Journal des économistes : 15 juin 1934.
- L'Illustration : 15 août 1934.
- La Science et la Vie : avril et août 1934, janvier 1935.
- Revue politique et parlementaire : 10 mai, 10 juillet, 10 septembre, 10 octobre 1934.

Transports : octobre, novembre 1934.

Revue générale des chemins de fer : 1932, 1933, 1934.

Chronique des transports : 1932, 1933, 1934.

Les chemins de fer et tramways : octobre 1934.

Bulletins de l'union internationale des chemins de fer : 1931,
n° 11 et 12; 1932, n° 5, 6 et 10; 1933, n° 7, 8, 9; 1934,
n° 2, 7, 8.

Revue France-Transports : (1934).

Les transports automobiles : 1933 et 1934.

Revue nationale des transports : octobre 1934.

Nord-Transports : 15 novembre 1934.

Le container : janvier 1935.

Vu :

Le Président du Jury,

VIGNES.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de droit,

A. GUILLOIS.

Vu et Permis d'Imprimer :

DIJON, le 31 janvier 1935.

LE RECTEUR,

SPENLÉ.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

PRINCIPES RATIONNELS

CHAPITRE PREMIER. — <i>Le régime des transports</i>	17
1) Le Monopole.	
2) La liberté :	
a) exposé de la théorie.	
b) critique.	
CHAPITRE II. — <i>Fondements de l'intervention officielle</i>	24
1) Causes d'ordre général,	24
a) sécurité des usagers.	
b) protection du domaine public.	
c) intérêt de la défense nationale.	
2) Cause spéciale : concurrence inégale entre les chemins de fer et les services auto- mobiles	29
3) Le transport, service d'intérêt public	32
CHAPITRE III. — <i>Assouplissement de l'exploitation fer- roviaire</i>	35
1) Mesures prises par les réseaux	36
a) dans le domaine tarifaire.	
b) dans le domaine commercial.	
c) dans le domaine technique.	
2) Mesures prises dans les décrets du 30 dé- cembre 1934 et 19 janvier 1934	43
a) dans le domaine tarifaire.	
b) dans le domaine commercial.	
c) dans le domaine technique.	
3) Mesures restant à prendre	46

CHAPITRE IV. — <i>Limitations à apporter au régime actuel de l'automobile</i>	47
1) Le décret du 30 juin 1934	48
2) La formalité de l'autorisation	49
CHAPITRE V. — <i>Répartition du trafic</i>	52
1) Eléments déterminant le choix des usagers	53
2) Avantages de l'automobile pour les petites distances	54
3) Avantages du chemin de fer pour les grandes distances	55
4) Formule proposée	56

DEUXIEME PARTIE

DROIT COMPARE

CHAPITRE PREMIER. — <i>L'Allemagne</i>	59
1) Statistiques	
2) Mesures prises par la Reichsbahn.	
3) Mesures administratives.	
CHAPITRE II. — <i>La Suisse</i>	63
1) Statistiques.	
2) Mesures prises par les chemins de fer fédéraux.	
3) Mesures administratives.	
CHAPITRE III. — <i>La Grande-Bretagne</i>	66
1) Statistiques.	
2) Mesures prises par les chemins de fer anglais.	
3) Mesures administratives.	
CHAPITRE IV. — <i>La Belgique</i>	69
1) Statistiques.	
2) Mesures prises par la Société nationale des chemins de fer belges.	
3) Mesures administratives.	
CHAPITRE V. — <i>L'Italie</i>	72
1) Statistiques.	
2) Mesures prises par les chemins de fer italiens.	
3) Mesures administratives.	

CHAPITRE VI. — <i>La Tchécoslovaquie</i>	74
1) Mesures prises par les chemins de fer.	
2) Loi du 23 décembre 1932.	
CHAPITRE VII. — <i>L'Autriche</i>	76
CHAPITRE VIII. — <i>L'Espagne</i>	78
CHAPITRE IX. — <i>La Hongrie</i>	80
CHAPITRE X. — <i>La Pologne</i>	82
CHAPITRE XI. — <i>La Roumanie</i>	83
CHAPITRE XII. — <i>La Yougoslavie</i>	84

TROISIEME PARTIE

LE DECRET-LOI DU 19 AVRIL 1934.

CHAPITRE PREMIER. — <i>Les origines du décret-loi</i>	87
1) La jurisprudence.	87
2) Le Conseil National Economique	91
CHAPITRE II. — <i>Contenu du décret-loi</i>	95
1) Comité de coordination.	
2) Transports soumis au décret.	
3) Interdiction de créer de nouveaux services.	
4) Obligation d'effectuer une déclaration à la préfecture.	
5) Nécessité d'une autorisation pour toute création de nouveaux services.	
6) Sanctions éventuelles.	

QUATRIEME PARTIE

LES ENTENTES DEPARTEMENTALES OU REGIONALES

CHAPITRE PREMIER. — <i>Objet des ententes</i>	105
1) Justification du principe des ententes.	
2) Modalités :	
a) cadre des ententes.	
b) cas de deux réseaux passant dans une même circonscription.	
CHAPITRE II. — <i>Bases techniques des ententes</i>	109

1) attribution à la route des transports à petite distance. Exceptions.	
2) Attribution au rail des transports à grande distance. Exceptions.	
CHAPITRE III. — <i>Organisation des transports</i>	115
1) Le chemin de fer; système des gares-centres.	
2) La Route; service de remplacement et de complément.	
CHAPITRE IV. — <i>Procédure de l'accord</i>	120
1) Préliminaires.	
2) Le Comité de Coordination.	
3) Arrêté ministériel.	
CHAPITRE V. — <i>Difficultés rencontrées au cours des accords</i>	122
1) Multitude des transporteurs routiers	122
2) Obstacle tenant au système des compensations	125
3) Choix des entrepreneurs routiers.	127
4) Les chemins de fer d'intérêt secondaire .	127
5) Les exigences de la Poste	129
6) Revendications des bénéficiaires de réductions sur les chemins de fer	132
CHAPITRE VI. — <i>Contenu de l'accord</i>	133
1) Partie de l'accord.	
2) Plan de répartition;	
3) Organisation des services routiers.	
4) Conseil de discipline et d'arbitrage.	
5) Comité régional permanent.	
CHAPITRE VII. — <i>Les accords</i>	138
1) Le pacte de Rouen	138
2) Accord de Beauvais	140
3) Le pacte de Niort	141
4) Pactes de Lille et de Valenciennes	143
5) Accord de la Marne	143
6) Accord du Doubs	144
7) Accord des Hautes et Basses-Pyrénées ..	145

CINQUIEME PARTIE

CRITIQUES GENERALES DU DECRET-LOI

CHAPITRE PREMIER. — <i>Les résultats</i>	149
1) Résultats acquis :	
a) arrêt dans le développement des transports routiers.	
b) prise de contact entre les transporteurs.	
2) Résultats futurs :	
a) pour les usagers.	
b) pour les transporteurs routiers.	
c) pour les chemins de fer de l'Etat.	
CHAPITRE II. — <i>Critique</i>	154
1) De principe : illégalité du décret-loi; réfutation.	
2) De détail :	
a) absence de comités régionaux.	
b) absence de représentants d'usagers au sein du comité de coordination.	
c) absence de régime transitoire.	
d) voies de recours non prévues.	
CHAPITRE III. — <i>Le règlement d'administration publique du 25 février 1935</i>	160
1) Bases d'établissement des ententes.	
2) Clauses que devrait contenir un accord-type.	
3) Comité technique départemental.	
CONCLUSION	165
BIBLIOGRAPHIE	167
TABLE DES MATIÈRES	169

